



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 292]	नई दिल्ली, बुधवार, अक्टूबर 15, 2014/आश्विन 23, 1936
No. 292]	NEW DELHI, WEDNESDAY, OCTOBER 15, 2014/ASVINA 23, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 10 अक्टूबर, 2014

सं. टीएएमपी/47/2012-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास से उसके दरमान के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/47/2012-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति:

1. श्री टी.एस. बालासुब्रामणियन्, सदस्य (वित्त)
2. श्री चन्द्रभान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अगस्त 2014 के 4थे दिन पारित)

यह प्रकरण, वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से इसके दरमान के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वीओसीपीटी का वर्तमान दरमान इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार आदेश सं. टीएएमपी/9/2010-टीपीटी दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के माध्यम से अनुमोदित किया गया था जिसे 31 मार्च 2013 तक की प्रशुल्क वैधता अवधि के साथ राजपत्र सं. 222 के माध्यम से 11 नवम्बर 2011 को भारत का राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

3.1 जैसा कि अक्तूबर 2011 में अनुमोदित, वीओसीपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा 2012-13 में संशोधन के लिए देय/ अपेक्षित हो गई थी, दिनांक 7 मई 2012 के हमारे पत्र द्वारा वीओसीपीटी को सलाह दी गई थी कि वह अपना सामान्य संशोधन प्रस्ताव 30 जून 2012 तक प्रस्तुत कर दे। इसके बाद, 4 जुलाई 2012 को (इस आशय का) एक अनुस्मारक भी दिया गया। प्रत्युत्तर में, वीओसीपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन हेतु दिनांक 26 जुलाई 2012 का एक प्रस्ताव दाखिल किया। चूंकि, वीओसीपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव के साथ लागत-विवरणियाँ संलग्न नहीं थीं, पत्तन को पत्र और बाद में अनुस्मारक द्वारा, सब प्रकार से परिपूर्ण अपना प्रस्ताव 31 दिसम्बर 2012 से पहले दाखिल करने का अनुरोध किया था।

3.2 चूंकि वीओसीपीटी ने अपना प्रस्ताव प्रदत्त समय सीमा के भीतर प्रस्तुत नहीं किया था, इस प्राधिकरण ने 28 जनवरी 2013 के अपने पत्र के जरिए वीओसीपीटी को अपना प्रशुल्क प्रस्ताव तुरंत दाखिल करने की सलाह दी और निर्णय लिया कि 1 अप्रैल 2013 के बाद/आगे वर्तमान दरमान को लागू करते हुए सुविधाओं के प्रचालन के कारण पत्तन को प्राप्त होने वाला अतिरिक्त अधिशेष भावी चक्र (फ्यूचर साइकिल) के लिए प्रशुल्क में पूरी तरह समायोजित किया जायेगा। 1 अप्रैल 2013 के बाद पत्तन को यदि कोई हानि होती है तो वह भावी प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क में समायोजित/प्रतिबिम्बित नहीं की जायेगी।

4. इस पृष्ठभूमि में दिनांक 28 फरवरी 2013 के अपने पत्र के माध्यम से, वीओसीपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। चूंकि वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ अपना प्रस्तावित मसौदा दरमान प्रस्तुत नहीं किया है, दिनांक 8 मार्च 2013 के हमारे पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह अपना प्रस्तावित मसौदा दरमान प्रस्तुत कर दे और उसके यह भी सूचित किया गया था कि उसका दिनांक 28 फरवरी 2013 का प्रस्ताव, प्रस्तावित मसौदा दरमान प्राप्त होने के बाद ही, और आगे कार्रवाई करने के लिए लिया जाएगा। प्रत्युत्तर में, वीओसीपीटी ने दिनांक 18 मार्च 2013 के अपने पत्र के अंतर्गत अपना प्रस्तावित मसौदा दरमान प्रस्तुत कर दिया।

5.1 दिनांक 28 फरवरी 2013 और 18 मार्च 2013 के अपने प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा रखे गए मुख्य बिंदु, संक्षेप में नीचे दिए गए हैं-

क. लागत विवरणियाँ-

(i) (क) पीपीपी परियोजनाओं से यातायात (ट्रैफिक) प्रक्षेपणों (अनुमानों) समेत लागत विवरणियों (वास्तविक और पूर्वानुमान) में विचार किए गए ट्रैफिक आँकड़े यहाँ नीचे सारणीबद्ध हैं-

वर्ष	ट्रैफिक लाख टनों में
2010-11 (वास्तविक)	257.27
2011-12 (वास्तविक)	281.05
2012-13 (वास्तविक)	285.00
2013-14 (अनुमान)	302.00
2014-15 (अनुमान)	388.33
2015-16 (अनुमान)	495.94

(ख) वीओसीपीटी ने 2013-14 से 2015-16 तक के वर्तमान प्रशुल्क चक्र के दौरान ट्रैफिक प्रोजेक्शन्स में से विभिन्न पीपीपी परियोजनाओं यथा, एनसीबी-I से IV तक, VIII बर्थ कंटेनर टर्मिनल से अतिरिक्त टन भार और उथला जल बर्थ II (सीमेंट) से वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान क्रमशः 86.33 लाख टन और 107.61 लाख टन अतिरिक्त यातायात पर विचार किया है। विवरण नीचे प्रस्तुत है:-

(लाख टनों में)

क्र.सं.	विवरण	2014-15	2015-16	2016-17
1.	एनसीबी-I परियोजना से टन भार	25.00	20.00	45.00
2.	एनसीबी-II परियोजना से टन भार	50.00	-	50.00
3.	एनसीबी-III परियोजना से टन भार	-	25.00	25.00
4.	VIII बर्थ से अतिरिक्त टन भार	11.33	10.91	22.24
5.	एनसीबी IV परियोजना से टन भार	-	25.00	25.00
6.	एसडीबी-सीमेंट से टन भार	-	26.70	26.70
	कुल	86.33	107.61	193.94

- (ii) रायल्टी के 50% पर ऐस्क्रो फंड में उपयोग किए जाने पर विचार किया गया है और पत्तन ने इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट की रचना के लिए कथित आरक्षण/आवंटन के 5 वर्ष के भीतर उसका उपयोग किया जाना सुनिश्चित किया है।
- (iii) मूल्यहास की गणना, 2005 के मार्गदर्शियों के अनुसार कंपनीज़ अधिनियम में प्रावधानों के आधार पर की जाती है। 2012-13 से 2015-16 तक अपेक्षित अतिरिक्त पूंजीगत व्यय जोड़ा गया है और प्रक्षेपित वृद्धियों पर विचार करने की बाद नियोजित पूंजी की गणना की गई है।
- (iv) 31 मार्च 2012 की बीमांक की मूल्यांकन रिपोर्ट के अनुसार (निम्नलिखित के प्रति वार्षिक अंशदान की मद में प्रत्येक वर्ष आरक्षित / आवंटित किये जाने के लिए निम्नलिखित राशि अपेक्षित है:-
- | | | | | | |
|-----|-----------------|---|----------------------|---|---------------|
| (क) | पेंशन निधि | - | सेवारत कर्मचारी | - | ₹. 353.00 लाख |
| (ख) | पेंशन निधि | - | सेवानिवृत्त कर्मचारी | - | ₹. 200.00 लाख |
| (ग) | ग्रेच्युटी निधि | - | | - | ₹. 123.00 लाख |
- बीओसीपीटी ने इस व्यय पर वर्ष 2012-13, 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए लागत विवरणी में वित्त एवं विविध व्यय के अंतर्गत विचार किया है।
- (v) (क) 12.80 मीटर ड्राफ्ट की पूंजीगत निकर्षण परियोजना के संबंध में व्यय वर्ष 2011-12 के दौरान पूरा कर दिया गया है। चिह्नित अनुदान ₹ 165.15 करोड़ का है जिसमें से ₹. 100 करोड़ वर्ष 2012-13 में जारी किया गया और शेष ₹ 65.13 करोड़ अभी जारी किया जाना शेष है। इसलिए वर्ष 2011-12 के लिए नियोजित पूंजी पर, ऐस्क्रो फंड अवयव को छोड़ते हुए, 12.80 मीटर तक पूंजीगत निकर्षण परियोजना के लिए पूरे मूल्य पर विचार किया गया है। वर्ष 2012-13 के लिए, अनुदान के रूप में ₹100 करोड़ की प्राप्ति पर विचार किया गया है और, इसलिए ऐस्क्रो फंड और अनुदान से (प्राप्त) शुद्ध वित्त व्यवस्था से किये गए मूल व्यय पर नियोजित पूंजी की गणना की गई है। ₹. 65.13 करोड़ को शेष बची राशि पर 2013-14 के दौरान नियोजित पूंजी और पूंजी की वापसी की गणना के लिए पूंजीगत व्यय में कमी/कटौती के रूप में विचार किया गया है।
- (ख) ₹ 920 करोड़ की लागत पर बर्थ सं. एनसीबी-II, III, IV उथला जल बर्थ। और II इत्यादि के सामने पूंजीगत निकर्षण के विषय में व्यय पर 2014-15 और 2015-16 के दौरान विभिन्न प्रोजेक्टों के पूरे होने के आधार पर विचार किया गया है। चिह्नित अनुदान ₹ 234.87 करोड़ है और उम्मीद की जाती है कि केन्द्र सरकार द्वारा यह 2014-15 (एनसीबी- II) और 2015-16 (एनसीबी-III, IV और उथला जल बर्थों -अन्य) में जारी किया जाएगा। इसलिए, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए नियोजित पूंजी पर, ऐस्क्रो फंड और अनुदान को छोड़कर, विचार किया गया है।
- (ग) फार्म 4 ए वर्ष 2011-12 में ₹ 348.12 करोड़ की सकल खंड (ग्रॉस ब्लॉक) में वास्तविक वृद्धियाँ और वर्ष 2012-13 से वर्ष 2015-16 तक क्रमशः ₹ 35.75 करोड़, ₹ 24.90 करोड़, ₹ 211.00 करोड़ और ₹ 718.00 करोड़ की अनुमानित वृद्धियाँ सकल खंड में दर्शाता है।
- (vi) (क) रेल मंत्रालय ने रेलवे साइडिंग गतिविधि में उठाए गए घाटे को संतुलित करने हेतु पिछले अनेक वर्षों से रेलवे साइडिंग प्रभागों में संशोधन नहीं किया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के साथ जुड़ी यह भी एक (महत्वपूर्ण) गतिविधि है। इसलिए, बीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह वर्ष 2011-12 के लिए घाटे के साथ वर्ष 2007-08 से वर्ष 2010-11 तक के विगत वर्षों के लिए घाटे / लाभ का हिसाब लगाने हेतु, वर्ष 2007-08 से वर्ष 2010-11 तक की अवधि में रेलवे गतिविधियों की मद में घाटे पर विचार करने के लिए इस मद में कुल ₹ 751.16 लाख के व्यय पर विचार करे।
- (ख) समेकित लागत विवरणी में, वर्ष 2010-11 में ₹ 239.24 लाख का और वर्ष 2011-12 में ₹ 265.52 लाख का रेलवे घाटा समायोजित किया गया है।
- (vii) (क) प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर (रेलवे और निकर्षण गतिविधियों के सिवाय) पत्तन द्वारा प्रस्तुत विवरणियों से वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्तमान प्रशुल्क चक्र के लिए उभरने वाली समग्र लागत स्थिति नीचे सारणीबद्ध है:-

(लाख ₹ में)

क्र.सं.	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए कुल योग
1.	प्रचालन आय				
	(i) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि	14247.71	18203.81	21218.90	53670.42
	(ii) पोत संबंधी गतिविधि	8942.51	10247.06	11356.76	30546.33
	(iii) संपदा गतिविधि	1058.03	1058.03	1058.03	3174.09
	कुल प्रचालन आय	24248.25	29508.90	33633.69	87390.84
2.	प्रचालन व्यय				
	(i) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि	2399.37	2572.75	2774.48	7746.60
	(ii) पोत संबंधी गतिविधि	5446.97	4930.16	5192.82	15569.95
	(iii) संपदा गतिविधि	764.94	816.29	870.98	2452.21
	कुल प्रचालन व्यय	8611.28	8319.20	8838.28	25768.76
3.	मूल्य ह्रास	1968.31	2216.71	3100.20	7285.22
4.	प्रबंधन और प्रशास. ऊपरी व्यय	6825.99	7269.23	7741.33	21836.55
5.	कुल लागत	17405.58	17805.14	19679.81	54890.53
6.	एफएमआई-एफएमई	-97.48	-147.10	-200.38	-444.96
7.	अधिशेष/(घाटा) ब्याज और कर से पहले (1-5+6)	6745.19	11556.66	13753.50	32055.35
8.	नियोजित पूंजी	57152.96	61669.70	109061.94	118822.66
9.	आरओसीई 15%	9080.98	9804.48	17388.00	36273.46
10.	शुद्ध अधिशेष/(घाटा)	-2335.79	1752.18	-3634.50	-4218.11
11.	शुद्ध अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में	-9.63%	5.94%	-10.81%	-4.83%(औसत)

(ख) प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर वीओसीपीटी द्वारा (रेलवे और निकर्षण गतिविधियों को छोड़कर) प्रस्तुत समेकित और उप-गतिविधिवार लागत विवरणियों का संक्षिप्त रूप निम्नलिखित स्थिति प्रतिबिम्बित करता है-

क्र. सं.	विवरण	प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रचालन आय (₹. लाखों में)				शुद्ध अधिशेष / घाटा (₹. लाखों में)				शुद्ध अधिशेष / घाटा (प्रचालन आय के % के रूप में)			
		2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	2013-14 से 2015-16 के लिए कुल प्रचालन आय	2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	2013-14 से 2015-16 के लिए कुल शुद्ध अधिशेष घाटा	2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	औसत %
1	पत्तन समय रूप में (रेलवे और निकर्षण को छोड़कर)	24248.25	29508.89	33633.68	87390.82	-2335.80	1752.17	-3634.50	-4218.13	-9.63%	5.94%	-10.81%	-4.83%
2	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि	14247.71	18203.82	21218.90	53670.43	5236.28	8683.39	10519.90	24439.57	36.75%	47.70%	49.58%	44.68%
	(i) सामान्य कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	9607.86	13563.97	16579.05	39750.88	4169.43	78.2.74	10146.70	22118.87	43.40%	57.53%	61.20%	54.04%

	(ii) कोयला पोतघाट पर प्रहस्तित कोयला	2280.00	2280.00	2280.00	6840.00	1986.11	1975.64	1903.99	5865.74	87.11%	86.65%	83.51%	85.76%
	(iii) तेल पोतघाट पर प्रहस्तित तेल	1103.05	1103.05	1103.05	3309.15	493.05	475.78	390.75	1359.58	44.70%	43.13%	35.42%	41.08%
	(iv) पोतघाट क्रेने	451.80	451.80	451.80	1355.40	-1745.14	-1862.77	-2165.59	-5773.50	-386.26%	-412.30%	-479.33%	-425.96%
	(v) टॉपलिफ्ट ट्रक	-	-	-	-	-263.99	-294.22	-305.27	-863.48	एनए	एनए	एनए	एनए
	(vi) वेयर हाउसिंग	805.00	805.00	805.00	2415.00	596.77	586.21	549.33	1732.31	74.13%	72.82%	68.24%	71.73%
3	पत्तन और गोदी गतिविधि (निकर्षण गतिविधि को छोड़कर)	8942.51	10247.04	11356.75	30546.30	-7045.81	-6257.29	-13373.73	26676.83	-78.79%	-61.06%	-117.76%	-85.87%
	(i) पोत अनुकर्षण शुल्क और उसे बांधने संबंधी शुल्क	1793.18	1793.18	1793.18	5379.54	-2929.47	-1851.56	-3306.54	-8087.577	-163.37%	-103.26%	-184.40%	-150.34%
	(ii) बर्ष और गोदी संबंधी सुविधाएँ	3237.39	3252.19	3266.45	9756.03	3044.10	211461	-3274.20	188451	94.03%	65.03%	-100.24%	19.60%
	(iii) शुल्क गोदी	-	-	-	-	-55.64	-59.09	-63.49	-178.22	एनए	एनए	एनए	एनए
	(iv) पत्तन सेवाएँ	2013.44	2512.02	2936.63	7462.09	-6816.13	-6754.96	-7582.20	-21153.29	-338.53%	-258.91%	-258.19%	-288.54%
	(v) पायलट शुल्क	1898.50	2689.65	3360.49	7948.64	-227.77	367.03	929.71	1068.97	-12.00%	13.65%	27.67%	9.77%
	(vi) पोत परिवहन को जल आपूर्ति	-	-	-	-	-60.90	-73.42	-77.01	-211.33	एनए	एनए	एनए	एनए
4	रेलवे गतिविधि (समग्र रूप में पत्तन की समेकित स्थिति के भाग के रूप में नहीं)	119.99	127.19	127.19	374.37	-645.32	-671.14	-684.67	-2001.13	-537.81%	-527.67%	-538.30%	-534.59%
5	संपदा किराया गतिविधि	1058.03	1058.03	1058.03	3174.09	-526.27	-673.93	-780.67	-1980.87	-49.74%	-63.70%	-73.79%	-62.41%
	(i) आवासीय	25.73	25.73	25.73	77.19	-1572.92	-1714.13	-1815.07	-5102.12	-6113.19%	-6662.01%	-7054.28%	-6609.83%
	(ii) नैर आवासीय	1032.30	1032.30	1032.30	3096.90	1046.66	1040.53	1034.39	3121.58	101.39%	100.80%	100.20%	100.80%

(viii) पत्तन ने बताया है कि 2011-12 तक की पिछली अवधि के लिए वास्तविक घाटा ₹188.74 लाख है। वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के लिए अनुमानित घाटा ₹ 8111.05 लाख है। वर्ष 2011-12 के वास्तविक और 2012-13 से 2015-16 तक के अनुमानित घाटे का कुल योग ₹ 8299.75 लाख है।

(ix) वीओसीपीटी ने प्रचलित दरमान के प्रशुल्क में कुछ सुधार प्रस्तावित किए हैं और उन पर प्रोदभूत होने वाले अतिरिक्त राजस्व का भी अनुमानन किया है, जैसा नीचे समझाया गया है:-

(क) कार्गो की त्वरित निकासी में सुधार के लिए झोन-ए स्थित खुले स्थान के भंडारण प्रभागों में, चैन्ने के पड़ौसी पत्तन की बराबरी पर, वृद्धि प्रस्ताव की है। वीओसीपीटी में झोन-ए के अनुरूप, झोन-बी के विषय में खुले स्थान और ढके स्थान के लिए भंडारण प्रभागों की दरों में भी वृद्धि प्रस्तावित करता है। अनुमान किया जाता है कि इससे प्रत्येक वर्ष ₹ 480.82 लाख का और वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक तीन वर्षों की अवधि में कुल ₹ 1442.46 लाख का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा।

(ख) जैसाकि पत्तन की सड़कों पर और सड़कों के किनारे धूल वाले कार्गो और छलक कर गिरे कार्गो का प्रहस्तन बढ़ रहा है, लोगों की सुरक्षा को सुनिश्चित करने और पर्यावरण की रक्षा के लिए प्रहस्तित कार्गो के सड़क क्षेत्र को साफ करना अपरिहार्य हो गया है। पत्तन ने ₹ 5/- प्रति टन की दर से सफाई प्रभार वसूल करना प्रस्तावित किया है क्योंकि यह व्यय धूल वाले कार्गो का प्रहस्तन करने

वाले उपयोक्ताओं की मद में जाने वाला है। इस मद में पैदा/प्राप्त होने वाला अतिरिक्त राजस्व ₹ 347.84 लाख प्रति वर्ष होगा जो कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के तीन वर्षों के लिए कुल ₹ 1043.52 लाख होगा।

(ग) प्रचलित दरमान, फिल्म (चलचित्र) के चित्रांकन (फिल्मिंग) के लिए ₹10000/- प्रति दिन या उसका अंश की समान दर प्रदान करता है। वीओसीपीटी ग्रीन गेट के भीतर और ग्रीन गेट के बाहर के लिए इस प्रशुल्क हेतु अलग-अलग दर प्रस्तावित की है। साथ ही रात को शूटिंग के लिए कुछ अधिक दर प्रस्तावित की है। प्रस्तावित वृद्धि 100% से 275% के बीच की गई है। पत्तन ने यह भी बताया है कि चूंकि फिल्म शूटिंग के मामलों की संख्या बहुत कम है, इसलिए उपरोक्त प्रभावों की मद में इतने दरों का वित्तीय प्रभाव भी बहुत क्षीण रहने की संभावना है और इससे अर्जित होने वाली अतिरिक्त आय भी शून्य ली जा सकती है।

(ख) (क) प्रस्तावित प्रशुल्क चक्र में ऊपर प्रस्तावित संशोधनों की दृष्टि से, 2013-14 से 2015-16 तक की अवधि के दौरान संभावित रूप से जमा होने वाले अतिरिक्त राजस्व के प्रभाव पर विचार करने के बाद शुद्ध घाटा निम्न विवरणानुसार रु. 6564.50 लाख परिगणित होती है:-

(लाख ₹ में)

क्र. सं.	विवरण	2011-12 तक की अवधि	अनुमानित 2012-13, 2013-14, 2014-15 और 2015-16	कुल
1.	वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक राजस्व से हानि	-188.27	-8111.05	-8299.32
2.	जोड़िए: वर्ष 2007-08, 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लिए रेलवे हानि	-751.16		-751.16
3.	कुल योग (क) (1+2)			-9050.46
4.	2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए भंडारण प्रभावों में परिवर्तनों के कारण अपेक्षित आय (₹ 480.82 लाख प्रति वर्ष)			1442.46
5.	2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए प्रस्तावित नए प्रशुल्क सफाई प्रभाव के कारण प्रत्याशित आय (₹ 347.84 लाख प्रति वर्ष)			1043.52
6.	कुल योग(ख) (4 +5)			2485.98
7.	अनुमानित शुद्ध घाटा (क)-(ख)			-6564.50
8.	वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमानित प्रचालन आय			87390.84
9.	अपेक्षित वृद्धि का % (7 / 8)			7.51%
10.	यदि प्राधिकरण द्वारा 4 और 5 पर विचार नहीं किया जाता है तो वृद्धि की % (3 / 8)			10.36%

(ख) 2013-14 से 2015-16 तक के तीन वर्षों की अनुमानित प्रचालन आय ₹ 87390.84 लाख से ₹ 6564.50 लाख की शुद्ध घाटा स्थिति की भरपाई हेतु शुद्ध वर्तमान दरमान में 7.51% की वृद्धि प्रस्तावित है बशर्ते प्राधिकरण, भंडारण प्रभावों में वृद्धि के लिए और सफाई संबंधी प्रभाव आरम्भ करने के लिए इसके प्रस्ताव पर विचार करे।

(ग) यदि उपरोक्त दो मदों के विषय में इसके दरमान में प्रस्तावित सुधारों/संशोधनों पर प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया जाता है तब प्रचलित दरमान में 10.36% की वृद्धि प्रस्तावित है।

(xi) मूल्य आधारित पोत घाट शुल्क की प्रबल राजस्व संभावना को ध्यान में रखते हुए पत्तन ने 31 मार्च 2016 तक अगले तीन वर्षों के लिए वही यथामूल्य दरें जारी रखने का अनुरोध किया है। पत्तन द्वारा मूल्य आधारित दरों को हटाने / समाप्त करने की सिफारिश नहीं की गई है क्योंकि ऐसा करने से पत्तन के लिए राजस्व उत्पादन पर उलटा असर पड़ेगा।

(xii) (क) (वर्ष 2011 से आगे लाया गया ₹ 2889.89 लाख) का निकर्षण घाटा वर्ष 2011-12 से वर्ष 2015-16 तक के लिए भी परिगणित किया गया है जो, प्रचलित निकर्षण लेवी

- जारी रखने पर भी, वर्ष 2015-16 के अंत में ₹ 2690.10 लाख का अन-आमेलित शुद्ध घाटा दर्शाता है। वीओसीपीटी ने, वास्तविकों पर वर्ष 2011-12 के लिए निकर्षण लेवी खाते का सार और वर्ष 2012-13 से 2015-16 के अनुमान देते हुए एक विवरणी प्रस्तुत की है।
- (ख) पत्तन ने, पूंजीगत निकर्षण के लिए प्रचलित विशेष दर जारी रखने का अनुरोध किया है। इसने बताया है कि यदि इस प्राधिकरण द्वारा पोत संबंधी प्रभारों में प्रस्तावित 7.51% की वृद्धि अनुमोदित की जाती है तो प्रचलित निकर्षण लेवी पर विचार करते हुए वर्ष 2013-14 से वर्ष 2015-16 के लिए ₹ 2690.10 लाख अनुमानित घाटा घट कर ₹ 2066.27 लाख रह जायेगा।
- (ग) इसके साथ-साथ पत्तन ने, कंटेनर बर्थ सं. 8 हेतु अंगीकृत किए जाने हेतु कंटेनर बर्थ सं. 7 के लिए निकर्षण हेतु प्रचलित विशेष दर अपनाना प्रस्तावित किया है। वीओसीपीटी ने बर्थ सं. 9 एनसीबी II, III, IV उथला जल बर्थ (निर्माण सामग्री) और उथला जल बर्थ (सीमेंट) के लिए लागू पत्तन देयताओं पायलेट शुल्क और बर्थ किरायों के 30% पर निकर्षण के लिए प्रचलित विशेष दर अपनाना प्रस्तावित किया है।
- (xiii) (क) पेंशन और ग्रेच्युटी फंड में ₹ 256.47 करोड़ के वास्तविक उपलब्ध शेष और 31 मार्च 2012 को ₹ 369.48 करोड़ के बीमांककी मूल्यांकन पर विचार करते हुए ₹ 113.01 करोड़ की कमी है।
- (ख) पेंशन फंड घाटे की पूरी भरपाई करने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए पत्तन ने यातायात / ट्रेफिक पर (वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए बर्थ सं. VII पर कंटेनर्स के लिए 92.26 लाख टन वार्षिक और बर्थ सं. VIII के लिए तथा अन्य पीपीटी परियोजनाओं के लिए क्रमशः 86.33 टन वार्षिक और 195.92 लाख टन वार्षिक छोड़ते हुए) संयुक्त पेंशन और ग्रेच्युटी फंड मंजूर करने पर विचार करने का अनुरोध किया है। कंटेनरों और अन्य पीपीटी परियोजनाएं को छोड़कर, प्रहस्तित किये जाने वाला यातायात वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक ₹ 209.74 लाख टन रहने का अनुमान है जो कुल 629.22 लाख टन हो जाएगा। कंटेनरों और पीपीटी प्रचालकों के कार्गो यदि प्रशुल्क चक्र के दौरान भविष्य में कुछ आता है तो छोड़ते हुए पेंशन और ग्रेच्युटी फंड लेवी की औसत दर प्रहस्तित कार्गो के प्रति मीट्रिक टन ₹ 17.96 आएगी।
- (ग) पेंशन फंड और ग्रेच्युटी फंड शेष जमा में 31 मार्च 2012 को बीमांककीय मूल्यांकन के अनुसार कमी दर्शाते हुए पत्तन ने एक विवरणी प्रस्तुत की है, साथ ही प्रस्तावित लेवी के लिए गणना भी प्रस्तुत की है जो निम्नानुसार है:-

(₹ करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	पेंशन	ग्रेच्युटी	कुल योग
(i)	31.03.2012 को बीमांककी मूल्यांकन	327.62	41.86	369.48
(ii)	31.3.2012 को वास्तविक पेंशन और ग्रेच्युटी फंड शेष जमा	233.61	22.89	256.47
(iii)	कमी (i-ii)	94.01	18.97	113.01
(iv)	2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए पेंशन फंड लेवी आकर्षित करने वाला कुल टन भार			629.22 लाख टन
(v)	पेंशन फंड लेवी प्रति टन			₹ 17.96

- (घ) तदनुसार, पेंशन फंड और ग्रेच्युटी फंड के तहत ₹ 113.01 करोड़ के घाटे की भरपाई के लिए वीओसीपीटी ने पेंशन फंड लेवी की मद में ₹ 17.96 प्रति मी.टन की लेवी मंजूर करने का अनुरोध किया है।
- (xiv) (क) वीओसीपीटी ने दिनांक 19 मई 2012 के अपने पत्र के माध्यम से इससे पहले कार्गो प्रहस्तन श्रम विभाग/कार्गो हैंडलिंग लेबर डिविजन (सीएचएलडी) लेवी में जो आदेश सं.टीएमपी/30/2009-टीपीटी दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के जरिये अनुमोदित किया गया था, संशोधन हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रसंग में दिनांक 6 जून 2012 के हमारे पत्र के माध्यम से, वीओसीपीटी से, इसके दरमान के सामान्य संशोधन हेतु दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ सीएचएलडी प्रभारों के संशोधन पर भी विचार करने का अनुरोध किया गया था जिसमें दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के आदेश के पैराग्राफ 12(ii) के माध्यम से संशोधित कार्मिक आवश्यकता मान (पैमाना) और आधार सूचना के क्रियान्वयन और श्रमिक दलों की सैद्धांतिक बुकिंग के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त सलाह का विधिवत अनुसरण किया गया हो।
- (ख) तदनुसार, पत्तन ने इसके (दरमान के) सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ सीएचएलडी लेवी में संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। वीओसीपीटी ने बताया कि वर्ष 2014-15 और 2015-

16 के लिए अनुमानों/प्रोजेक्शनों को शामिल करते हुए मई 2012 का प्रस्ताव पुनः प्रस्तुत किया गया है।

- (ग) पत्तन ने बताया है कि कार्मिक आवश्यकता पैमाना अंगीकार करने का मुद्दा पूरी तरह से लागू नहीं किया गया है क्योंकि औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 की धारा 12(3) के तहत समझौता ज्ञापन (मैमोरेण्डम ऑफ सैटलमेंट) व्यवस्था देता है कि संशोधित कार्मिक आवश्यकता मान, इष्टतम प्रदत्त शक्ति प्राप्त करने पर ही लागू किया जाएगा।
- (घ) पत्तन ने वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के लिए प्रोजेक्शनों (अनुमानों) के आधार पर सीएचएलडी के लिए संशोधित दरें प्राप्त करने हेतु विस्तृत गणना प्रस्तुत की है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत सीएचएलडी लेवी की गणना का संक्षिप्त रूप नीचे दिया गया है:

क्र. सं.	विवरण	औसत हुक्स	वसूल किए जाने वाला व्यय (लाख ₹)	प्रहस्तित औसत टन भार (लाख टन)	दर प्रति टन (₹ में)
1.	मुख्य पूल -अन्य	20029	4397.99	116.69	37.69
2.	कोयला पोतघाट-II	4169	915.43	31.8	28.79
3.	तमक	448	98.37	1.56	63.06
कुल		24646	5411.79	150.05	

- (ड.) सीएचडी के लिए पेंशन फंड की गणना नीचे सारणीबद्ध है:-

(₹ लाखों में)		
क्र.	विवरण	राशि
1.	31.03.2012 को बीमाकंकी मूल्यांकन	20062.00
2.	31.03.2012 को कुल पेंशन राशि	9341.21
3.	कमी	10720.69
4.	आवश्यक ग्रेच्युटी फंड	1115.93
5.	यह राशि 5 वर्षों में फैलाई जानी है	2367.32
6.	प्रति टन पेंशन फंड लेवी (2367.32 / 150.05)	15.78

5.2 संक्षेप में, पत्तन ने अपने दरमान में निम्नलिखित संशोधन प्रस्तावित किए हैं:

- (i) झोन-ए के खुले स्थान के भंडारण प्रभार में वृद्धि सुरक्षा दीवार के बाहर 150% और झोन-ए, सुरक्षा दीवार के भीतर 300%(चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान में प्रदत्त दर की बराबरी पर)। इसके अलावा, झोन-बी, ढके हुए और खुले स्थान दोनों के लिए लाइसेंस शुल्क झोन-ए की बराबरी पर प्रस्तावित है।
- (ii) धूल भरे कार्गो के प्रहस्तन के लिए ₹ 5/- प्रति टन का सफाई प्रभार लागू करना।
- (iii) (क) यदि ऊपर के दोनों 5.2 (i) और (ii) सुधारों पर विचार नहीं किये जाते हैं (माने नहीं जाते हैं) तो प्रशुल्क में 7.51 % की वृद्धि प्रस्तावित है।
- (ख) अन्यथा, वीओसीपीटी ने सभी प्रचलित प्रशुल्क मदों में 10.36 % की वृद्धि प्रस्तावित की है।
- (iv) शूटिंग (फिल्मांकन) प्रभारों में 100% से 275% तक की वृद्धि।
- (v) निकर्षण के लिए प्रचलित विशेष दर जारी रखना प्रस्तावित है। साथ ही निकर्षण के लिए विशेष दर को कंटेनर बर्थ सं. 7 के लिए, कंटेनर बर्थ सं. 8 के लिए और निकर्षण हेतु प्रचलित विशेष दर को नए प्रकल्पों, नामतः, एनसीबी II से IV उथला जल बर्थ (एसडब्ल्यूबी) - (निर्माण सामग्री) और एसडब्ल्यूबी-(सीमेंट) के लिए विस्तारित करना भी प्रस्तावित किया है। निकर्षण के लिए प्रस्तावित विशेष दर नीचे प्रदत्त है:-

क्र. सं.	व्यौरा/ विवरण	निकर्षण हेतु विशेष दर
1.	बर्थ वीओसी III, वीओसी IV, कोयला पोत घाट I, कोयला पोत घाट II तेल पोत घाट, बर्थ सं. VIII, बर्थ सं. IX एनसीबी-II, III, IV, उथला जल बर्थ (निर्माण सामग्री) और उथला जल बर्थ (सीमेंट) का उपयोग करने वाले पोतों पर	लागू पत्तन देयताओं, पायलट शुल्क और बर्थ किराया प्रभार का 30%

2.	कंटेनर बर्थ (बर्थ सं. 7) और कंटेनर बर्थ सं. 8 का उपयोग करने वाले पोतों पर ।	i) लागू पत्तन देयताओं का 15% ii) लागू पाइलेट शुल्क का 15% iii) लागू बर्थ किराया प्रभार का 15%
----	---	---

- (vi) 31 मार्च 2012 को बीमांककी मूल्यांकन के अनुसार, पेंशन एवं ग्रेच्युटी फंड शेप जमा में कमी की भरपाई के लिए, पेंशन एवं ग्रेच्युटी फंड बैलेंस में वृद्धि हेतु ₹17.96 प्रति टन की दर से पेंशन फंड लेवी आरम्भ करना प्रस्तावित किया है।
- (vii) (क) वीओसीपीटी-सीएचएलडी के लिए प्रचलित लेवी की तुलना में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित लेवी नीचे सारणीबद्ध है:-

(दर प्रति मीट्रिक टन मीटर में)

क्र. सं.	विवरण	दि. 11 अक्तूबर 2011 के आदेश द्वारा अनुमोदित	प्रस्तावित दर
1.	कोयला और नमक को छोड़कर सभी कार्गो	₹ 17.25	₹ 37.69
2.	नमक	₹ 18.00	₹ 63.06
3.	पोतघाट - II पर कोयला	₹ 10.45	₹ 28.79
4.	कंटेनर भरने और खाली करने संबंधी प्रचालनों के लिए	समय दर वेतन के 200% की दर से	समय दर वेतन के 200% की दर से
5.	पारगमन शैड और वेयर हाऊस इत्यादि पर सी एवं एफ प्रचालन लेवी	₹10.00 प्रति मी.ट.	₹10.00 मी.टन
6.	झोन वी के लिए	₹10.00 प्रति मी.ट.	₹10.00 मी.ट.

- (ख) सीएचडी के लिए पेंशन फंड लेवी को जारी रखने हेतु प्रस्तावित किया गया है और इसे ₹ 9/- प्रति टन से ₹ 15.78 प्रति टन बढ़ाना प्रस्तावित किया गया है।

6. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रियाओं के अनुसार, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावों दिनांक 28 फरवरी 2013 और दिनांक 18 मार्च 2013 की एक-एक प्रति संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों और वहां प्रचालनरत वीओटी प्रचालकों को अग्रेषित की गई थी। उनकी राय मांगते हुए, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और वीओटी प्रचालकों से प्राप्त टिप्पणियाँ वीओसीपीटी को प्रति पूरक सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। दिनांक 16 अगस्त 2013 के अपने पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी ने अपना उत्तर प्रस्तुत कर दिया है।

7.1 दिनांक 28 फरवरी 2013 के इसके प्रस्ताव में प्रस्तावित सीएचएलडी लेवी की दर समेत इसके दरमान में सामान्य संशोधन हेतु इसके प्रस्ताव के अनुक्रम में, दिनांक 16 मई 2013 और दिनांक 5 जून 2013 के इसके पत्रों के माध्यम से वीओसीपीटी ने नीचे दिए हुए के अनुसार और अधिक प्रस्तुतियाँ दी हैं:-

- (i) दिनांक 11.10.2011 के राजपत्र के माध्यम से सीएचएलपी के लिए दरों के संशोधन के बाद, सीएचएलपी श्रमिक (अब कार्गो प्रहस्तन प्रभाग(सीएचडी) वीओसीपीटी] की तैनाती / नियुक्ति के लिए लेवी नीचे प्रदत्तानुसार, अत्यधिक कम कर दी गई है:-

(दर प्रति मीट्रिक टन मीटर में)

क्र. सं.	विवरण	पिछली दर	नवम्बर 2011 में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर	वर्तमान प्रस्ताव के अनुसार दर
1.	कोयला और नमक को छोड़कर सभी कार्गो	₹ 23.00	₹ 17.25	₹ 37.69
2.	नमक	₹ 18.00	₹ 18.00	₹ 63.06
3.	पोतघाट - II पर कोयला	₹ 9.20	₹ 10.45	₹ 28.79
4.	पेंशन फंड लेवी	₹ 4.30	₹ 9.00	₹ 15.78

- (ii) सीएचडी के लिए नवम्बर 2011 में क्रियान्वित दरों में उपरोक्त कटौती के परिणामस्वरूप, सामान्य राजस्व में अत्यधिक कमी आई है, जैसा नीचे स्पष्ट किया गया है:-
- (क) नवम्बर 2011 के आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित लेवी की घटी दर के कारण लेवी की वसूली बहुत कम हो गई है।
- (ख) पेंशन के भुगतान की आवश्यकता ने सीएचडी राजस्व पर बहुत ज्यादा बोझ डाल दिया है। इसलिए, पेंशन की देनदारी की पूर्ति के लिए, इस सच्चाई के बावजूद कि पेंशन फंड लेवी की वसूली और उसका लेखाकरण सामान्य राजस्व में होता है और सामान्य राजस्व व्यय के लिए उपयोग किया जाता है, पेंशन भुगतान (₹ 9.50 करोड़) पेंशन निधि से लिया गया है। इसके अलावा, पेंशन भुगतान, जमानत राशियों और सावधि जमा राशियों पर ब्याज जैसी अभिवृद्धियों में से प्रत्येक वर्ष पेंशन फंड से चुकता किए जा

रहे हैं। उपरोक्त पर विचार करते हुए, सीएचडी की वित्तीय स्थिति हानि में चल रही है (इसके कोश में वृद्धि नहीं, कमी हो रही है) और इस घाटे की भरपाई दिनांक 27.7.2011 के समझौता जापन के अनुसार पत्तन से नहीं की जा सकती। क्योंकि यह समझौता जापन पत्तन पर कोई वित्तीय देनदारी नहीं डालता। वर्ष 2012-13 के लिए यह घाटा, लेवी में गिरावट और कार्मिक बल में गिरावट के कारण, ₹ 17.00 करोड़ रहा।

- (iii) उपरोक्त प्रस्तुति के प्रकाश में, सरकार द्वारा अनुमोदित समझौता जापन के अनुसार, शर्त के संबंध में, सीएचडी का प्रबंध करना बहुत मुश्किल है। इसलिए, इसने, पत्तन के प्रस्ताव के संबंध में प्रभारों के समुचित संशोधन के जरिये स्थिति पर नियंत्रण पाने हेतु सहयोग करने के लिए सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ सर्वोच्च प्राथमिकता पर सीएचडी लेवी के संशोधन का मामला उठाने का अनुरोध किया था।

7.2 प्रत्युत्तर में दिनांक 12 जून 2013 के अपने पत्र के जरिये हमने पत्तन को सूचित किया है कि कार्गो प्रहस्तन श्रमिक पूल (सीएचएलपी) लेवी में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन पत्तन द्वारा दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव का एक भाग है और इस पर व्यापक रूप से कार्यवाई की जाएगी।

8. वीओसीपीटी के वर्तमान दरमान की वैधता 31 मार्च 2013 को समाप्त हो गई और अंतिम विचारार्थ इस प्रकरण को परिपक्व होने में लगने वाले समय को पहचानते हुए इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/9/2010-टीपीटी दिनांक 9 मई 2013 के माध्यम से वैधता की समाप्ति की तिथि से 30 सितम्बर 2013 तक अथवा संशोधित दरमान के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक इनमें से जो भी पहले हो, टीपीटी सीएचएलपी से तैनात किए गए श्रमिकों के लिए पेंशन फंड लेवी और पूंजीगत निकर्षण हेतु विशेष दर के साथ वीओसीपीटी के प्रचलित दरमान की वैधता को विस्तार प्रदान किया। उसके बाद प्राधिकरण ने निकर्षण लेवी और पेंशन फंड लेवी समिते वीओसीपीटी के दरमान की वैधता को कई बार विस्तार प्रदान किया है और पिछला विस्तार 30 जून 2014 तक प्रदान किया गया है।

9. प्रस्ताव की प्रारम्भिक जाँच पड़ताल के आधार पर दिनांक 12 जुलाई 2013 के हमारे पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। संयुक्त सुनवाई के उपरांत, वीओसीपीटी ने दिनांक 23 अक्टूबर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से, पूछे गए प्रश्नों के अपने उत्तर प्रस्तुत किए हैं। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और वीओसीपीटी के प्रत्युत्तरों का संक्षिप्त रूप आगामी पैराग्राफों में प्रस्तुत किया गया है।

10.1 दिनांक 28 अगस्त 2013 के अपने पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी ने, दिनांक 28 फरवरी 2013 के अपने विगत प्रस्ताव में सीएचडी लेवी पर इसके द्वारा प्रस्तावित दरों की समीक्षा की है और संशोधित दरें प्रस्तावित की हैं। वीओसीपीटी द्वारा रखे गए मुख्य बिंदु निम्नानुसार हैं:-

- (i) सीएचडी प्रस्ताव की इस प्राधिकरण द्वारा कांडला पत्तन न्यास के सीएचडी के लिए लेवी अनुमोदित करने वाले दिनांक 25 मार्च 2011 के आदेश के अनुरूप समीक्षा की गई थी जिसमें परिगणित मजदूरी (वर्क वेजेज) की वसूली के बिना काम चलाने और वसूली के लिए व्यय के रूप में मजदूरी और अन्य व्ययों के कुल भुगतान पर विचार करने की बात की गई थी।
- (ii) सीएचएलडी लेवी से वसूल किए जाने वाले वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए अनुमानित व्यय के औसत और औसत हुक्स शिफ्ट्स पर आधारित कार्गोज के औसत अनुमानित व्यय का गणना पत्र (कैल्कुलेशन शीट) प्रस्तुत है। प्रत्येक कार्गो नामतः कोयला पोतघाट II पर कोयला के अलावा मुख्य समूह और नमक कोयला पोतघाट II पर कोयला और नमक, के लिए प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के टन-भार पर विचार करते हुए प्रति टन लेवी की पुनः गणनी की गई है।
- (iii) (क) प्रचलित सीएचडी लेवी, आरम्भिक प्रस्ताव में प्रस्तावित सीएचडी लेवी और वीओसीपीटी द्वारा संशोधित सीएचडी प्रस्ताव में प्रस्तावित लेवी नीचे सारणीबद्ध है:-

(दर प्रति मीटरिक टन मीटर में)

क्र. सं.	विवरण	दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के आदेश द्वारा अनुमोदित वर्तमान सीएचडी लेवी	दिनांक 28 फरवरी 2013 के आरम्भिक प्रस्ताव में प्रस्तावित लेवी	संशोधित सीएचडी प्रस्ताव में प्रस्तावित लेवी
1.	कोयला पोतघाट - II पर कोयले के अलावा सभी कार्गो और नमक	₹ 17.25	₹ 37.69	₹ 58.76
2.	नमक	₹ 18.00	₹ 63.06	₹ 98.31
3.	कोयला पोतघाट-II पर कोयला	₹ 10.45	₹ 28.79	₹ 44.88
4.	पेंशन फंड लेवी	₹ 9.00	₹ 15.78	₹ 15.78
5.	कंटेनर भरने और खाली करने के प्रचालनों के लिए	समय दर मजदूरी के 200% की दर पर	समय दर मजदूरी के 200% की दर पर	दर क्र.सं. 1 के अनुसार अपनाई जाएगी
6.	पारगमन शैड और वेयर	₹10.00 प्रति मी.ट.	₹10.00 प्रति मी.ट.	₹ 34.10 प्रति

	हाऊस आदि में सी एवं एफ प्रचालन लेवी (क्रम सं. 1 पर आधारित वृद्धि)			मी.टन
7.	झोन-बी के लिए (वृद्धि क्रम सं. 1 पर आधारित)	₹ 10.00 प्रति मी.ट.	₹ 10.00 प्रति मी.ट.	₹ 34.10 प्रति मी.टन

- (ख) वास्तविक तैनाती के लिए प्रस्तावित लेवी की दर से अधिक कोई वकई बेजेज नहीं लगाया जाएगा ।
- (ग) दर का 50% स्टीवेडोर लेवी के रूप में लगाया जाएगा और (शेष) 50% तटीय लेवी के रूप में लगाया जायेगा ।
- (घ) क्रम सं. 6 और 7 के लिए संभावना बहुत नगण्य है और प्रहस्तन की बहुत ही अलग/ भिन्न प्रकृति है । इसलिए वृद्धि पर ऊपर सारणी की क्रम सं. 1 अनुसार उसी अनुपात में विचार किया गया है ।

10.2 उपरोक्त प्रस्तुतियों के आधार पर, वीओसीपीटी ने सीएचडी की पुनरीचित प्रस्तावित लेवी पर इसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव के भाग के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है ।

11. चूंकि वीओसीपीटी के आरम्भिक प्रस्ताव की तुलना में वीओसीपीटी द्वारा अगस्त 2013 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित सीएचडी लेवी में व्यापक अंतर है, वीओसीपीटी के दिनांक 28 अगस्त 2013 के पत्र की एक प्रति पीएसए सिकल और संबंधित कार्गो संबंधी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करते हुए दिनांक 4 सितम्बर 2013 के हमारे पत्र द्वारा परिपत्रित की गई थी ।

12. इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 13 सितम्बर 2013 को वीओसीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी । वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव की संक्षिप्त प्रस्तुति दी थी । संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबंधित उपोक्ताओं/उपयोक्ता निकायों ने अपनी-अपनी प्रस्तुतियां दीं ।

13.1 संयुक्त सुनवाई में उपयोक्ताओं ने बताया कि अपनी लिखित टिप्पणियाँ दे दी हैं । जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, उपयोक्ताओं से संशोधित सीएचएलडी प्रस्ताव दिनांक 28 अगस्त 2013 पर अतिरिक्त टिप्पणियाँ यदि कोई हों, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । यह संशोधित प्रस्ताव पहले ही संबंधित उपोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को परिपत्रित किया गया था ।

13.2 जैसा कि संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी थी, वीओसीपीटी से कार्रवाई करने और निम्नलिखित बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । ये बिन्दु वीओसीपीटी को हमारे पत्र दिनांक 17 अक्टूबर 2012 के माध्यम से सूचित कर दिये गए थे ।

- (i) टूटीकोरिन शिप एजेन्ट्स एसोसिएशन और इंडियन चैम्बर और कामर्स एंड इंडस्ट्रीज द्वारा संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत लिखित टिप्पणियाँ / प्रस्तुतियों पर टिप्पणी प्रस्तुत करे । उनकी लिखित प्रस्तुतियों में से प्रत्येक की 1-1 प्रति वीओसीपीटी को अग्रेषित की गई थी ।
(टीएनजीडीसीओ) ने, अपने इससे पहले की दिनांक 15 अप्रैल 2013 की टिप्पणी की एक प्रति संयुक्त सुनवाई में दी थी जिस पर वीओसीपीटी ने अपना जवाब दे दिया है ।
- (ii) उपयोक्ताओं को सलाह दी गई थी कि वे वीओसीपीटी के संशोधित सीएचएलडी प्रस्ताव पर संयुक्त सुनवाई में 20 सितम्बर 2013 तक अतिरिक्त टिप्पणियाँ, यदि कोई हों तो, प्रस्तुत कर दें । इस संबंध में टूटीकोरिन स्टीवेडोर्स एसोसिएशन टीएनजीडीसीओ, सदर्न पैट्रोकेमिकल इंडस्ट्रीज कार्पोरेशन लिमि. और डीसीडब्ल्यू लिमि. ने अपनी-अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत कर दी हैं । इनमें से प्रत्येक टिप्पणी की 1-1 प्रति इस अनुरोध के साथ वीओसीपीटी को भेजी गई थी कि वह इन पर एक सप्ताह में अपना जवाब प्रस्तुत कर दें ।
- (iii) जैसा कि संयुक्त सुनवाई में स्वीकार किया गया था, टूटीकोरिन कस्टम हाऊस एजेन्ट्स एसोसिएशन और मेसर्स कोस्टल मेकेनाइज्ड सेल वैसल ओनर्स एसोसिएशन ने अपनी और अधिक टिप्पणियाँ प्रस्तुत कर दी हैं । इसके अतिरिक्त इंडियन आइल कार्पोरेशन लिमिटेड, ऑल इंडिया चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्रीज और एसएचवी एलपीजी इंडिया प्राइवेट लिमिटेड ने भी विचाराधीन प्रस्ताव पर अपनी आगामी टिप्पणियाँ प्रस्तुत कर दी हैं । उनकी टिप्पणियों में से प्रत्येक की 1-1 प्रति इन उपयोक्ताओं द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपनी राय प्रस्तुत करने के अनुरोध के साथ वीओसीपीटी को अग्रेषित की गई थी ।
- (iv) संयुक्त सुनवाई में, कुछ उपयोक्ताओं ने निकर्षण के लिए विशेष दर को, जो 1999 से पिछले 14 वर्ष से चलन में है, जारी रखने के प्रस्ताव पर आपत्ति की । इस संबंध में, जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी थी, वीओसीपीटी को 27 सितम्बर 2013 तक नोट भेजने की सलाह दी गई थी जिसमें निकर्षण के लिए पत्तन न्यास द्वारा लिए गए ऋणों और निकर्षण लेवी जारी रखने के औचित्य के बीच संबंध पर विचार से प्रकाश डाला गया हो ।
- (v) वीओसीपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह दिनांक 12 जुलाई 2013 के सम संख्यक हमारे पत्र के तहत पूछे गए प्रश्नों के उत्तर तुरंत प्रस्तुत करे ।

14.1 ऊपर पैरा 13.2(i) में व्यक्त किए गए, संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई – बिन्दु के संदर्भ से वीओसीपीटी ने, संयुक्त सुनवाई में टूटीकोरिन शिप एजेन्ट्स एसोसिएशन (टीएसए) और इंडियन चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्रीज (आईसीसीआई) द्वारा प्रस्तुत लिखित टिप्पणियों पर दिनांक 2 मई 2014 के अपने पत्र के माध्यम से अपना उत्तर प्रस्तुत किया है।

14.2 ऊपर पैरा 13.2(ii) में व्यक्त संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई बिन्दु के संदर्भ से, वीओसीपीटी ने, इसके द्वारा सीएचएलडी लेवी पर दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 28 अगस्त 2013 तक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त टिप्पणियों पर दिनांक 2 मई 2014 के पत्र द्वारा अपना उत्तर प्रस्तुत किया है।

14.3 ऊपर पैरा 13.2 (iii) में व्यक्त, संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई बिन्दु के संदर्भ से, वीओसीपीटी ने दिनांक 2 मई 2014 के अपने पत्र के माध्यम से, टूटीकोरिन कस्टम हाऊस एजेन्ट्स एसोसिएशन और मैसर्स कोस्टल मैकेनाइज्ड सेल वैसल ओनर्स एसोसिएशन द्वारा प्रस्तुत आगामी टिप्पणियों पर अपने उत्तर प्रस्तुत किए हैं। इसके अलावा इंडियन आइल कार्पोरेशन लिमिटेड, आल इंडिया चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्रीज और एसएचवी एलपीजी इंडिया प्राइवेट लिमि. ने भी विचाराधीन प्रस्ताव पर अपनी-अपनी आगामी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं। उपयोक्ताओं द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपने विचार/अपनी राय करने हेतु उनकी टिप्पणियों की एक-एक प्रति वीओसीपीटी को भेजी गई थी। वीओसीपीटी ने उन पर अपनी प्रतिक्रिया दे दी है।

14.4 ऊपर पैरा 13.2(iv) में व्यक्त, संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई-बिन्दु के संदर्भ से वीओसीपीटी ने दिनांक 2 मई 2014 के अपने पत्र के माध्यम से निम्नलिखित प्रस्तुत किया है:-

- (i) 2015-16 तक प्रशुल्क चक्र के लिए निकर्षण लेवी को जारी रखने हेतु औचित्य के संबंध में, निकर्षण गतिविधि के घाटे की लागत विवरणी पत्तन के दिनांक 23.10.2013 के समसंख्यक पत्र के संलग्नक -XI के माध्यम से प्रस्तुत है। वर्ष 2011-12 से वर्ष 2015-16 तक के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत निकर्षण गतिविधि से संबंधित लागत विवरणी का सार संक्षेप जिसमें वर्ष 2011-12 में ₹ 2889.89 लाख का आरम्भिक घाटा प्रदर्शित है, नीचे सारणीबद्ध है:-

(₹ लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक	अनुमान			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
	आरम्भिक जमा शेष	-2889.89	-5738.03	-5798.70	-5518.02	-4836.71
	जोड़िए 2008-09 और 2009-10 में सम्पदा गतिविधि में अधिशेष	378.87				
I	आय					
	निकर्षण लेवी	1751.60	1795.79	2111.98	2487.67	3481.49
	कुल आय	1751.60	1795.79	2111.98	2487.67	3481.49
II	व्यय					
1.	वार्षिक कर्ज सेवा लागत	3095.02				
2.	मूल्यहास	408.82	408.82	408.82	408.82	408.82
3.	अपने ही संशोधनों से अधिकतम ₹ 58.20 करोड़ का आरओसीई	825.04	809.86	796.66	783.67	770.90
4.	बर्थ सं. VIII पर निकर्षण के लिए नियोजित पूंजी	4060.81	3986.10	3911.38	3836.66	3761.94
5.	बर्थ सं. VIII पर निकर्षण का आरओसीई	649.73	637.78	625.82	613.87	601.91
6.	कुल व्यय (1+2+3+5)	4978.61	1856.46	1831.30	1806.36	1781.63
	इति शेष	-5738.03	-5798.70	-5518.02	-4836.71	-3136.85
7.	प्रस्तावित 6.50% की वृद्धि के कारण अतिरिक्त निकर्षण लेवी आय)			68.64	161.70	226.30
8.	क्रम सं. 7 के आभेलन के बाद अनआभेलित घाटा					-2680.22

- (ii) कथित विवरणी पिछले प्रशुल्क चक्र से 2011-12 तक घाटा आगे ले जाने के साथ-साथ प्रशुल्क चक्र के दौरान नियोजित पूंजी पर रिटर्न और कर्ज सेवा लागत तथा अवमूल्यन के अन्य घटकों की पूर्ति के लिए उत्पन्न आय में कमी में से उभरने वाले ₹ 3136.85 लाख के निकर्षण घाटे को आत्मसात करने की आवश्यकता दर्शाती है।

- (iii) यदि पत्तन द्वारा प्रस्तावित 6.5% की प्रशुल्क वृद्धि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कर दी जाती है तो प्रचलित प्रशुल्क चक्र के अंत (2015-16) में उपरोक्त घाटा घटकर ₹ 2680.22 लाख रह जाने का अनुमान है।

- (iv) इसलिए, निकर्षण लेवी को वर्तमान प्रशुल्क चक्र में भी जारी रखना प्रस्तावित है।

15.1 ऊपर पैरा 13.2 (v) में व्यक्त, संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई बिंदु के संदर्भ से, वीओसीपीटी ने दिनांक 23 अक्टूबर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से, हमारे द्वारा दिनांक 12 जुलाई 2013 के पत्र द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और पत्तन द्वारा प्रस्तुत उत्तरों का सार रूप नीचे सारणीबद्ध है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	वीओसीपीटी के उत्तर
(क)	सामान्य	
(1)	प्रस्ताव के लिए वीओसीपीटी के न्यासी मंडल के अनुमोदन की प्रति प्रस्तुत की जाए।	मंडल के संकल्प सं. 214, दिनांक 22.3.2013 की एक प्रति प्रस्तुत है।
(2)	वर्ष 2011-12 से 2012-13 के दौरान वीओसीपीटी द्वारा, अधिसूचित अधिकतम/उच्चतम प्रशुल्क पर यदि कोई छूट या कटौती अनुमत की गई हो तो उसकी सूची दी जाए। प्रदान की गई ऐसी रियायतों का यातायात की बढ़वार पर परिणामजन्य प्रभाव और ऐसी कटौती के राजस्व पर प्रभाव का मदवार विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए।	वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के लिए कोई छूट नहीं दी गई है।
(3)	पत्तन इस बात की जांच करे कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के तहत अहर्क सेवाओं में से कोई सेवा पत्तन द्वारा प्राधिकृत किसी सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाती है? यदि हाँ, तो वीओसीपीटी प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अध्याय-7 के संदर्भ से कार्रवाई आरम्भ कर सकता है।	पत्तन, विविध सेवाओं के मान के प्रावधानों के अनुसार, लाइसेंस आधार पर, स्टीवेडरो/का.प्र.एजे. के निजी उपयोग के लिए प्राइवेट उपस्करों की इजाजत देता है। इसलिए, अब यह प्रश्न ही नहीं उठता। किन्तु भावी प्रकल्प पीपीपी रीति के अंतर्गत परिकल्पित किए गए हैं।
(4)	जैसाकि वित्त वर्ष 2012-13 पहले ही बीत चुका है, वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह वर्ष 2012-13 के अनन्तिम/अनऑडिटेड वास्तविकों के साथ लागत विवरणियों को भी अद्यतन करे जिसके बाद मसौदा लेखा को भी, जैसे ही ये उपलब्ध हों, यदि आवश्यक हो तो 2012-13 के वास्तविकों के आधार पर 2013-14 से 2015-16 तक बाद के वर्षों के लिए अनुमानों की समीक्षा भी की जाए। अनुमानन के लिए अपनाया गया आधार भी बताया जाए।	2012-13 के वास्तविकों के आंकड़े, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए संबंधित अनुपातों में शामिल किए गए हैं और प्रस्तुत हैं।
(5)	मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.2 के अनुसार, विभिन्न प्रचालनों का समय और गति अध्ययन किया जाना और नियमित रूप से कार्मिक आवश्यकता मान/डाटा को तदनुसार, समुचित विधि प्रक्रिया के बाद समायोजित करना आवश्यक है। राष्ट्रीय औद्योगिक न्यायाधिकरण के दिनांक 19 अप्रैल 2006 के कार्मिक आवश्यकता मान (विषयक) निर्णय के क्रियान्वयन पर की गई कार्रवाई की भी सूचना दी जाए। यदि लागू किया गया है तो लागत/आय में कटौती की विधिवत सूचना देते हुए यह बताया जाए कि क्या यह निर्णय (अवार्ड) के अनुसार है। आंशिक क्रियान्वयन के मामले में विधिवत लागत/आय निहितार्थ सूचित करते हुए ऐसे समझौते/निपटारे के कारण स्पष्ट करें।	19.04.2006 के अवार्ड के अनुसार कार्मिक आवश्यकतामान, 21.5.2012 से लागू किए गए हैं। इस क्रियान्वयन के कारण वर्कडेवेज में कमी आई है, परिणामस्वरूप उपयोक्ताओं को ₹ 6.00 करोड़ वार्षिक की बचत हुई है। तापीय कोयला, कॉपर कन्सन्ट्रेट, स्टीमिंग नॉन-कोकिंग कोयला, शक्कर(चीनी) आदि बड़े-बड़े कार्गो के विषय में वर्कडेवेज में आई प्रति टन गिरावट प्रस्तुत है।
(6)	2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अनुबंध किया गया है कि प्रशुल्क, उत्पादकता के बैचमार्क स्तर से संबद्ध होना चाहिए। इस विषय में वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह, उत्पादकता वृद्धि उपायों के लिए वर्तमान	पत्तन प्रचालन निजी व्यवस्थाओं/पोत डैरिक्स की सहायता से एक साथ चलाए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त, उत्पादकता उपलब्ध करवाए गए उपस्करों की संख्या, उपस्करों की कार्यक्षमता, कार्गो की स्थिति, प्रचालन

	निष्पादनता और परिलक्षित (टार्जेटेड) उद्देश्यों के विषय में व्यौरा प्रस्तुत करे जैसा कि क्रम सं. 6 में अपेक्षित है। उत्पादकता के स्तर में ऐसा बैंच मार्क, अलग-अलग प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्त के रूप में दरमान में शामिल किया जा सकता है।	हैचेज़/गैंग्स की संख्या इत्यादि विभिन्न घटकों पर निर्भर करती है। अतएव अनियंत्रित वातावरण में उत्पादकता के बैंचमार्क स्तर को निर्धारित करने का प्रश्न वर्तमान परिदृश्य में व्यवहार नहीं होगा।
(ख)	प्रस्ताव की सुर्खियाँ/मुख्य बातें (फार्म-1)	
1	वीओसीपीटी का प्रस्ताव वर्तमान दरमान में 7.51% की वृद्धि प्रस्तावित करता है और ₹ 17.96 प्रति टन पर पेंशन फंड लेवी आरम्भ करना भी प्रस्तावित करता है। तथापि, विशिष्ट पत्तन उपयोक्ताओं के लिए औसत लागत में परिवर्तन के संबंध में क्रम सं. 5 पर वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणी दरमान के संशोधन से पहले और संशोधन के बाद कार्गो तथा पोत संबंधी सेवाओं के संबंध में उसी स्तर पर विशिष्ट उपयोक्ताओं के लिए औसत लागत दर्शाता है। वीओसीपीटी से क्रम सं. 5 पर प्रस्तुत विवरण ठीक करने का अनुरोध किया जाता है ताकि इसके दरमान में प्रस्तावित संशोधन का प्रभाव दर्शाया जा सके।	ठीक की गई विवरणी फार्म -1 के माध्यम से प्रस्तुत है।
(2)	वीओसीपीटी ने वर्तमान पोत संबंधी प्रभावों में वृद्धि की मांग की है। तथापि क्रम सं. 7 पर प्रदत्त विवरण, पोत संबंधी प्रभावों में प्रस्तावित वृद्धिकारी संशोधन की मद में कोई राजस्व निहितार्थ प्रदर्शित नहीं करता। क्रम सं. 7 पर प्रस्तुत विवरण उपरोक्त गवेषणा के प्रकाश में ठीक किया जाए।	सुधारी गई विवरणी फार्म-1 के माध्यम से प्रस्तुत है।
(3)	प्रशुल्क मार्गदर्शियों से विचलन/भटकाव यदि कोई हो, के बारे में सूचना मांगने वाला क्रम सं. 8 पत्तन द्वारा भरा नहीं गया है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह क्रम सं. 8 पर आवश्यक विवरण भर दे।	विधिवत भरा हुआ, संशोधित फार्मेट फार्म-1 के माध्यम से प्रस्तुत है।
(ग)	विगत अवधि विश्लेषण (फार्म-7)	
(1)	अक्तूबर 2011 में वीओसीपीटी के दरमान के पिछले व्यापक संशोधन के समय, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानों के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। फार्म-7 में वीओसीपीटी ने केवल वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादनता की भिन्नता का विश्लेषण ही प्रस्तुत किया है। जैसाकि वित्त वर्ष 2012-13 पहले ही बीत चुका है, वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह अंतिम / मसौदा लेखा के आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए इसके वास्तविकों की तुलना में अनुमानों के विश्लेषण के साथ फार्म-7 अपडेट/अद्यतन करे। वास्तविकों के मुकाबले अनुमानों में अंतर का कारण भी दिया जाए।	वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक की तुलना में अनुमानों के विश्लेषण के साथ अद्यतन किया फार्म -7 तैयार किया गया और प्रस्तुत किया गया है।
(2)	फार्म-7 में प्रदर्शित वर्ष 2011-12 के लिए प्रदर्शित वास्तविक मूल्यहास, एम एवं जी उपरिव्यय, प्रचालन अधिशेष व्याज और कर से पहले अधिशेष, क्षमता उपयोगिता और शुद्ध अधिशेष/घाटा इत्यादि, तदनु रूप अवधि के लिए फार्म -3 ए में दिए वास्तविकों से मेल नहीं खाते। वीओसीपीटी से प्रासंगिक फार्म ठीक करने और यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया है कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए प्रत्येक शीर्ष के तहत वास्तविक दोनों फार्म में मेल खाते हैं।	फार्म-7 में प्रदर्शित वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए वास्तविक मूल्य हास, एम एवं जी उपरिव्यय प्रचालन अधिशेष व्याज और कर से पहले अधिशेष क्षमता उपयोगिता और शुद्ध अधिशेष/घाटा आदि का फार्म 3 ए में प्रदत्त वास्तविकों के साथ रेलवे से संबंधित एम एवं जी के भाग को छोड़ने जैसे कुछ समायोजनों के साथ मिलान किया गया है।
(3)	फार्म-7 में प्रस्तुत वर्ष 2011-12 के लिए यातायात अनुमान, पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान प्राधिकरण	फार्म-7 में अद्यतन किए और प्रस्तुत किए गए।

	द्वारा विचार किए गए यातायात अनुमानों के साथ अद्यतन किए जाएँ।																																																																
(4)	पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय, वीओसीपीटी ने पेंशनफंड/ ग्रेच्युटी फंड के प्रति अंशदान को और एफएमई शीर्ष के तहत 2010-11 के वास्तविकों में सूचित पेंशन भुगतान को बाहर रखा था और यह कहते हुए कि यह वेतनों और दिहाड़ियों के 15% और ग्रेच्युटी की मद में 8.33% पर लगभग/अनुमानित राशि है। वर्ष 2011-12 के लिए यह लागत मद हमारे प्रशुल्क आदेश में 6% की दर से बढ़ाई गई थी। अब प्रस्तुत विवरणी-क में देखा गया है कि वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए पत्तन ने, पिछले प्रशुल्क संशोधन में अनुपालित तौर तरीके के अनुरूप पेंशन / ग्रेच्युटी फंड में किसी अंशदान पर विचार नहीं किया है। वीओसीपीटी से, उपरोक्त आब्जर्वेशन के प्रकाश में वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए वास्तविक एफएमई की जाँच/ परीक्षा करने तथा उसमें सुधार करने का अनुरोध किया गया है।	जैसा कि वीमांककी मूल्यांकन प्रत्येक वर्ष की 31 मार्च को किया गया है, केवल भविष्य के लिए वार्षिक देनदारी पैदा होगी। तदनुसार, उसको वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रोजैक्ट किया गया है। जैसाकि कि 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए वास्तविकों के लिए विचार किया गया है, एफएमई के संशोधन (अथवा समीक्षा) का प्रश्न ही पैदा नहीं होता।																																																															
(घ)	वित्तीय लागत विवरणी																																																																
(1)	प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रारूप पत्तन न्यास से, तीन वर्ष की अवधि के लिए प्रचलित प्रशुल्क पर और प्रस्तावित प्रशुल्क पर लागत विवरणी प्रस्तुत करने की अपेक्षा करता है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत समेकित लागत विवरणी के साथ-साथ गतिविधिवार/ उपगतिविधिवार लागत विवरणी प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमान प्रोजैक्ट नहीं करती। वीओसीपीटी, प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त फार्मेट के अनुरूप प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमान प्रस्तुत करते हुए लागत विवरणी अद्यतन करे।	प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त अपेक्षित सूचना फार्म -2 बी के माध्यम से प्रस्तुत है। समेकित लागत विवरणी के साथ-साथ गतिविधि/उपगतिविधिवार लागत विवरणी भी प्रचलित प्रशुल्क पर प्रस्तुत है और (वह) प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रोजैक्टेड नहीं है क्योंकि निकर्षण लेवी के अलावा, सभी प्रशुल्क मदों पर 6.50% की वृद्धि प्रस्तावित है।																																																															
(2)	क्षमता																																																																
(i)	वीओसीपीटी से वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए फार्म -2ए में प्रस्तुत सुविचारित क्षमता के लिए परिकलन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है।	<p>पत्तन की वर्ष 2011-12 से वर्ष 2015-16 के लिए सुविचारित/योजनाबद्ध क्षमता दर्शाने वाली विवरणी नीचे प्रदत्त है:—</p> <p style="text-align: right;">(दस लाख टन में)</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1.</td><td>पोत परिवहन मंत्रा. के पत्र दि.25.6.2012 के अनुसार प्रचालन शेष</td><td>33.34</td><td>33.34</td><td>33.57</td><td>44.97</td><td>50.17</td></tr><tr><td>2.</td><td>अभिवृद्धियाँ</td><td></td><td>0.23</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3.</td><td>एनसीबी-I</td><td></td><td></td><td>4.50</td><td></td><td></td></tr><tr><td>4.</td><td>एनसीबी- I</td><td></td><td></td><td>6.90</td><td></td><td></td></tr><tr><td>5.</td><td>VIII बर्थ कंटेनर टर्मिनल</td><td></td><td></td><td></td><td>5.20</td><td></td></tr><tr><td>6.</td><td>एनसीबी-III</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>9.15</td></tr><tr><td>7.</td><td>एनसीबी-IV</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>9.15</td></tr><tr><td>8.</td><td>उथला जल बर्थ सीमेंट</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>2.67</td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1.	पोत परिवहन मंत्रा. के पत्र दि.25.6.2012 के अनुसार प्रचालन शेष	33.34	33.34	33.57	44.97	50.17	2.	अभिवृद्धियाँ		0.23				3.	एनसीबी-I			4.50			4.	एनसीबी- I			6.90			5.	VIII बर्थ कंटेनर टर्मिनल				5.20		6.	एनसीबी-III					9.15	7.	एनसीबी-IV					9.15	8.	उथला जल बर्थ सीमेंट					2.67
क्र. सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																											
1.	पोत परिवहन मंत्रा. के पत्र दि.25.6.2012 के अनुसार प्रचालन शेष	33.34	33.34	33.57	44.97	50.17																																																											
2.	अभिवृद्धियाँ		0.23																																																														
3.	एनसीबी-I			4.50																																																													
4.	एनसीबी- I			6.90																																																													
5.	VIII बर्थ कंटेनर टर्मिनल				5.20																																																												
6.	एनसीबी-III					9.15																																																											
7.	एनसीबी-IV					9.15																																																											
8.	उथला जल बर्थ सीमेंट					2.67																																																											

		<table><tr><td>9.</td><td>उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>2.02</td></tr><tr><td>10</td><td>कुल क्षमता</td><td>33.34</td><td>33.57</td><td>44.97</td><td>50.17</td><td>73.16</td></tr></table>	9.	उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री					2.02	10	कुल क्षमता	33.34	33.57	44.97	50.17	73.16																						
9.	उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री					2.02																																
10	कुल क्षमता	33.34	33.57	44.97	50.17	73.16																																
(ii)	इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी में विभिन्न पीपीपी प्रोजैक्टों के लिए सात प्रशुल्क आदेश अनुमोदित किए हैं। कृपया, विचाराधीन प्रशुल्क संशोधन के दौरान इन पीपीपी प्रोजैक्टों से प्रत्याशित (प्रोजैक्टवार) क्षमता वृद्धि दर्शाये। पत्तन इस प्रशुल्क चक्र के दौरान प्रस्तावित विभिन्न निवेशों यथा एनसीबी-II, III और IV तथा उथला जल बर्थ। और II में निकर्षण की मद में परिकल्पित क्षमता में वृद्धि भी दर्शाए, और उसको योजनाबद्धक्षमता में शामिल किए जाने की पुष्टि करे।	बीओपीटी प्रचालक के साथ क्रियान्वित रियायती करार, पत्तन के पत्र सं. फिन-ओएफसीजे-पीपीपी पी -I 13/ 01 56 दिनांक 28.5.2013(प्रोजैक्ट के जरिये पहले ही प्रस्तुत हो चुका है) तथापि, प्रशुल्क चक्र के दौरान/के भीतर क्षमता अभिवृद्धि प्रोजैक्टवार नीचे दी गई है:- <table><tr><td>1.</td><td>एनसीबी-II</td><td>2014-15</td><td>5.00</td></tr><tr><td>2.</td><td>एनसीबी-III</td><td>2015-16</td><td>2.50</td></tr><tr><td>3.</td><td>एनसीबी-IV</td><td>2015-16</td><td>2.50</td></tr><tr><td>4.</td><td>VIII बर्थ</td><td>2015-16</td><td>2.26</td></tr><tr><td>5.</td><td>उथला जल बर्थ सीमेंट</td><td>2015-16</td><td>0.75</td></tr><tr><td>6.</td><td>उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री</td><td>2015-16</td><td>0.38</td></tr></table>	1.	एनसीबी-II	2014-15	5.00	2.	एनसीबी-III	2015-16	2.50	3.	एनसीबी-IV	2015-16	2.50	4.	VIII बर्थ	2015-16	2.26	5.	उथला जल बर्थ सीमेंट	2015-16	0.75	6.	उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री	2015-16	0.38												
1.	एनसीबी-II	2014-15	5.00																																			
2.	एनसीबी-III	2015-16	2.50																																			
3.	एनसीबी-IV	2015-16	2.50																																			
4.	VIII बर्थ	2015-16	2.26																																			
5.	उथला जल बर्थ सीमेंट	2015-16	0.75																																			
6.	उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री	2015-16	0.38																																			
(3)	यातायात (फार्म 2ए)																																					
(i)	वीओसीपीटी के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित पंचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना की एक प्रति प्रस्तुत की जाए। पत्तन की कारोबारी योजना में सन्निहित यातायात प्रोजैक्शन से भी प्रस्तुत किए जाएँ। वीओसीपीटी पुष्टि करे कि यातायात प्रोजैक्शन पंचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना और पत्तन की कारोबारी योजना के अनुसार हैं। पंचवर्षीय योजनाओं/वार्षिक योजनाओं/कारोबारी योजनाओं में किए गए प्रोजैक्शनों से लागत विवरणियों में विचारित यातायात अनुमान में यदि कोई विचलन/भटकाव हो तो वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात अनुमान के साथ विचलन के कारणों को समझाने की आवश्यकता है।	पंचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना की एक प्रति संलग्न है। पंचवर्षीय योजना और वार्षिक योजना पर भी विचार करते हुए यातायात प्रोजैक्शन भावी पीपीपी प्रोजैक्टों के प्रत्याशित विकास के आधार पर अनुमानित किए जाते हैं। (वीओसीपीटी द्वारा अग्रेषित की गई बतायी गई पंचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना की प्रति 12 वीं योजना के लिए प्रत्येक वर्ष हेतु विभिन्न पूंजीगत व्यय योजनाओं से संबंधित है, न कि यातायात प्रोजैक्शनों के संदर्भ में)																																				
(ii)	जैसाकि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही पूरा हो चुका है, वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात, उस वर्ष के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात के अनुसार अद्यतन किया जाए और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों की, यदि आवश्यकता हो तो, समीक्षा की जाए।	संशोधित अनुमान 2012-13 पर आधारित पिछली बार प्रस्तुत वर्ष 2012-13 के अनुमानित यातायात को वर्ष 2012-13 के वास्तविकों के संदर्भ से अब बदला गया है और भावी अनुमानों को भी तदनुसार बदला गया है।																																				
(iii)	वीओसीपीटी ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए यातायात को 302 लाख टनों के समान स्तर पर अनुमानित किया है। इन वर्षों के लिए कुल यातायात में कोई बढोत्तरी प्रत्याशित नहीं करने का औचित्य प्रस्तुत किया जाए।	वर्ष 2014-15 में औद्योगिक कोयला एनसीबी-II को, रॉक फॉस्फेट एनसीबी-IV को और वर्ष 2015-16 में सीमेंट, उथला ड्रॉट बर्थ सीमेंट को होने वाले अंतरण की संभावना के कारण कुल यातायात में बढवार केवल पीपीपी प्रोजैक्टों के विषय में अपेक्षित है।																																				
(iv)	ऐसा लगता है कि क्रम सं. 1 पर फार्म 2 ए में और फार्म 3ए में प्रदर्शित यातायात आँकड़ों में वीओटी प्रचालक पीएसए सिकल टर्मिनल्स लिमिटेड (पीएसएसिकल) के यातायात भी शामिल हैं। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह पत्तन द्वारा वर्ष 2011-12 से 2012-13 तक प्रहस्तित केवल वास्तविक यातायात और वर्ष 2013-14 और 2015-16 के लिए यातायात का अनुमान प्रस्तुत करे। पीएसए सिकल द्वारा (टीईयू में और टनों में) और प्रत्येक अन्य वीओटी प्रचालकों द्वारा उसी अवधि में प्रहस्तित / प्रहस्तित किये जाने के लिए प्रोजैक्टेड यातायात प्रस्तुत किया जाए।	(लाख टन में) <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>वर्ष</th><th>पत्तन</th><th>सिकल</th><th>पीपीपी परियोजना के जरिए</th><th>कुल</th></tr><tr><td>1.</td><td>(2011-12 वास्त.)</td><td>185.79</td><td>92.26</td><td></td><td>281.05</td></tr><tr><td>2.</td><td>(2012-13 वास्त.)</td><td>190.34</td><td>92.26</td><td></td><td>282.60</td></tr><tr><td>3.</td><td>2013-14 (अनु.)</td><td>209.74</td><td>92.26</td><td></td><td>302.00</td></tr><tr><td>4.</td><td>2014-15 (अनु.)</td><td>210.70</td><td>92.26</td><td>34.46</td><td>337.42</td></tr><tr><td>5.</td><td>2015-16 (अनु.)</td><td>209.74</td><td>92.26</td><td>194.34</td><td>496.34</td></tr></table>	क्र. सं.	वर्ष	पत्तन	सिकल	पीपीपी परियोजना के जरिए	कुल	1.	(2011-12 वास्त.)	185.79	92.26		281.05	2.	(2012-13 वास्त.)	190.34	92.26		282.60	3.	2013-14 (अनु.)	209.74	92.26		302.00	4.	2014-15 (अनु.)	210.70	92.26	34.46	337.42	5.	2015-16 (अनु.)	209.74	92.26	194.34	496.34
क्र. सं.	वर्ष	पत्तन	सिकल	पीपीपी परियोजना के जरिए	कुल																																	
1.	(2011-12 वास्त.)	185.79	92.26		281.05																																	
2.	(2012-13 वास्त.)	190.34	92.26		282.60																																	
3.	2013-14 (अनु.)	209.74	92.26		302.00																																	
4.	2014-15 (अनु.)	210.70	92.26	34.46	337.42																																	
5.	2015-16 (अनु.)	209.74	92.26	194.34	496.34																																	

(v)	ऐसी अपेक्षा है कि पिछले वर्ष 2011-12 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2012-13 में कोयला (तटीय) यातायात 0.8% कम हो सकता है। बाद के वर्षों, 2013-14 से 2015-16 में कोयला यातायात में कोई बढवार अपेक्षित नहीं है। 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों में कोयला यातायात में कोई बढवार प्रोजैक्ट न करने का कारण बतायें।	यह टीएनईवी की आवश्यकता पर निर्भर करता है जो, और अधिक विस्तार लेने तक वृद्धि नहीं कर सकेगी।
(vi)	वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक उर्वरक कार्गो की तुलना में वर्ष 2012-13 में उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल (विदेशी) अनुमानित कार्गो में 50% गिरावट पर विचार किया है। वर्ष 2012-13 की तुलना में वर्ष 2013-14 में 5% की वृद्धि प्रोजैक्ट की गई है और उसके बाद इस कार्गो में कोई वृद्धि प्रत्याशित नहीं है। वर्ष 2011-12 के वास्तविकों की तुलना में वर्ष 2012-13 की उर्वरक कार्गो मात्रा में तीव्र गिरावट प्रदर्शित करने का कारण बताइए। वर्ष 2012-13 में प्रहस्तित वास्तविक उर्वरक यातायात के आँकड़े भी प्रहस्तित किए जाएंगे। पत्तन द्वारा वर्ष 2012-13 में प्रहस्तित वास्तविक उर्वरक यातायात के आधार पर, यदि आवश्यक लगे तो वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए संभावित यातायात की समीक्षा भी की जाए।	मेसर्स स्पिक के व्यवस्थित रूप से काम न करने के कारण, मेसर्स स्पिक द्वारा प्रहस्तित उर्वरकों और उर्वरक कच्चा माल का प्रमुख प्रहस्तन कम हो गया था और इसके कारण पिछले वर्ष 2011-12 में (20.02 लाख टनों की) तुलना में वर्ष 2012-13 में (10.51 लाख टन) पत्तन द्वारा प्रहस्तन घट कर 50% रह गया। इस प्रकार, अनुमान वर्ष 2012-13 में 50% घट गया और उसके बाद अनुवर्ती वर्षों के लिए 5% की बहुत कम वृद्धि ही अपेक्षित है। तथापि, इसे 2012-13 के वास्तविकों को अपनाते हुए संशोधित किया गया है।
(vii)	विभिन्न पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2014-15 और 2015-16 में अन्य कार्गो (विदेशी श्रेणी) में लगभग 5% की गिरावट अनुमानित करने का कारण बताया जाये।	वर्ष 2014-15 में औद्योगिक कोयला एनसीबी-II को रॉक फॉस्फेट एनसीबी-IV और सीमेंट 2015-16 में उथला ड्रॉट बर्थ सीमेंट को चले जाने की संभावना से गिरावट उचित ही है।
(viii)	'अन्य कार्गो' शीर्ष के अंतर्गत प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित मदों की सूची दीजिए।	'अन्य कार्गो' में कॉपर कन्सन्ट्रेट, ग्रेनाइट, इमारती लकड़ी, फास्फोरिक एसिड, शक्कर निर्माण सामग्री इत्यादि आदि आ जाते हैं।
(ix)	(क) 'अन्य कार्गो' श्रेणी के तहत कार्गो का ब्रेक अप प्रस्तुत करें।	'अन्य कार्गो' की सूची पत्तन द्वारा प्रस्तुत है जिसमें कार्गो की 18 मदें समाहित हैं।
	(ख) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात आँकड़ों से यह दिखायी देता है कि कोयला और अन्य कार्गो का यातायात, पत्तन के कुल यातायात के 10% से भी ज्यादा है। प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रारूप के नोट में जैसा प्रदान किया गया है, वीओसीपीटी से कोयला और अन्य कार्गो की उन मदों के लिए अलग-अलग उपगतिविधिवार लागत विवरणियाँ प्रस्तुत करने का अनुरोध है जहाँ यातायात प्रोजैक्ट यातायात के 10% से भी ज्यादा है।	वीओसीपीटी पत्तन में, कोयला पोत घाट और II, तेल पोतघाट, कंटेनर्स और बर्थ सं. VII के सिवाय, बल्क और ब्रेक बल्क के लिए कोई अनन्य टर्मिनल सुविधा उपलब्ध नहीं है। इसलिए, पोतघाट क्रेनों की सहायता से, पोतघाट क्रेनों के बिना, पोत गीयर्स आदि के साथ विभिन्न प्रचालनों पर विचार करते हुए, उपरोक्त के अलावा, प्रोजैक्टेड यातायात के 10% से भी ज्यादा वाले सभी कार्गो के लिए अलग अलग विवरणियाँ प्रदान करना प्रासंगिक नहीं है।
(x)	वीओसीपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि एनसीबी-III पर प्रदत्त पीपीपी प्रोजैक्ट से वर्ष 2015-16 के दौरान अनुमानित यातायात, लागत विवरणी में अनुमानित रायल्टी / राजस्व हिस्सेदारी, यदि कोई हो, वीओसीपीटी द्वारा अपने पत्र सं. फिन-ओएफसीजे-पीआरजे-पीपीपी-IV दिनांक 13 मई 2013 द्वारा सूचित लंबित मुकदमे की दृष्टि से क्रियान्वित होगी।	यह उम्मीद की जाती है कि रियायती करार के अनुसार मुकदमों का निर्णय आने तथा पूर्णता की अनुवर्ती अवधि पूरी होने तक वर्ष 2015-16 में एनसीबी- III प्रोजैक्ट अपना प्रचालन आरम्भ कर दे। इसलिए, आय प्रोजैक्शनों में, 2.5 मिलियन टन की एमजीटी की केवल 50% पर ही विचार किया गया है।
(4)	आय प्रोजैक्शन (फार्म 2 बी)	
(i)	जैसाकि इससे पहले बताया गया है, वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित आय को वास्तविक (आय) की सहायता	2012-13 के अनुमानों को वास्तविकों के आधार पर अपडेट करते हुए संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत है।

	से अपडेट किया जाए। यदि आवश्यक लगे तो वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के आय अनुमानों का भी, वर्ष 2012-13 में अर्जित वास्तविक आय के आधार पर समीक्षा की जाए।																																																																							
(ii)	प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए प्रदत्त प्रारूपों के फार्म 2 बी का नोट 3 महापत्तनों से अपेक्षा करता है वे अनुमानित यातायात के संदर्भ से आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करे।	वर्ष 2013-14 तक आय के प्रोजैक्शन वर्ष 2013-14 के बजट अनुमान के आधार पर तैयार किए गए हैं और वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए आय के प्रोजैक्शन, बजट अनुमान 2013-14 की आय के साथ-साथ संभावित पीपीपी प्रोजैक्टों से प्राप्त की जाने वाली अतिरिक्त आय के आधार पर तैयार किए जाते हैं।																																																																						
(iii)	बीओटी/पीपीपी प्रचालकों में से प्रत्येक से प्रोद्भूत होने वाली रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अलग-अलग प्रस्तुत करें।	<p>पीएसए सिकल और अन्य पीपीपी प्रोजैक्टों से प्राप्त होने वाली वर्ष रायल्टी / राजस्व हिस्सेदारी दर्शाने वाली विवरणी नीचे दी गई है:-</p> <p style="text-align: right;">(रुलाख टन में)</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>बीओटी पीपीपी प्रचालन</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1.</td><td>पीएसए / सिकल</td><td>8927.04</td><td>10111.55</td><td>10111.55</td><td>10111.55</td><td>10111.55</td></tr><tr><td>2.</td><td>एनसीबी-II</td><td></td><td></td><td></td><td>5392.47</td><td>5392.47</td></tr><tr><td>3.</td><td>एनसीबी-III</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1282.96</td></tr><tr><td>4.</td><td>एनसीबी-IV</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1117.46</td></tr><tr><td>5.</td><td>VIII बर्थ</td><td></td><td></td><td></td><td>966.75</td><td>1793.16</td></tr><tr><td>6.</td><td>उथला जल बर्थ सीमेंट</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>172.87</td></tr><tr><td>7.</td><td>उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>91.81</td></tr><tr><td>8.</td><td>मैकेनीकल उपकरणों का अपग्रेडेशन</td><td></td><td></td><td></td><td>313.13</td><td>313.13</td></tr><tr><td></td><td>कुल रायल्टी / राजस्व हिस्सा</td><td>8927.04</td><td>10111.55</td><td>10111.55</td><td>16783.89</td><td>20275.40</td></tr></table>	क्र. सं.	बीओटी पीपीपी प्रचालन	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1.	पीएसए / सिकल	8927.04	10111.55	10111.55	10111.55	10111.55	2.	एनसीबी-II				5392.47	5392.47	3.	एनसीबी-III					1282.96	4.	एनसीबी-IV					1117.46	5.	VIII बर्थ				966.75	1793.16	6.	उथला जल बर्थ सीमेंट					172.87	7.	उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री					91.81	8.	मैकेनीकल उपकरणों का अपग्रेडेशन				313.13	313.13		कुल रायल्टी / राजस्व हिस्सा	8927.04	10111.55	10111.55	16783.89	20275.40
क्र. सं.	बीओटी पीपीपी प्रचालन	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																																		
1.	पीएसए / सिकल	8927.04	10111.55	10111.55	10111.55	10111.55																																																																		
2.	एनसीबी-II				5392.47	5392.47																																																																		
3.	एनसीबी-III					1282.96																																																																		
4.	एनसीबी-IV					1117.46																																																																		
5.	VIII बर्थ				966.75	1793.16																																																																		
6.	उथला जल बर्थ सीमेंट					172.87																																																																		
7.	उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री					91.81																																																																		
8.	मैकेनीकल उपकरणों का अपग्रेडेशन				313.13	313.13																																																																		
	कुल रायल्टी / राजस्व हिस्सा	8927.04	10111.55	10111.55	16783.89	20275.40																																																																		
(iv)	वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए फार्म 2 बी के क्रम सं. ए(V) पर अन्य से आय का विवरण प्रस्तुत करें।	(फार्म 2 बी की) क्रम सं.ए(V) पर अन्य से आय 2014-15 में एनसीबी-II और 8 वें बर्थ कंटेनर टर्मिनल से और इसके साथ साथ वर्ष 2015-16 में एनसीबी-III,एनसीबी-IV एसडब्ल्यूबी(सीमेंट) एसडब्ल्यूबी (निर्माण सामग्री) से राजस्व हिस्सेदारी दर्शाती है। राजस्व हिस्सेदारी अनुमान का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।																																																																						
(v)	बीओसीपीटी ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 में आने वाले विभिन्न पीपीपी प्रोजैक्टों से यातायात का अनुमान किया है। इस प्रसंग में, विस्तृत परिकलन के साथ लागत विवरणी में इसका निरूपण बताते हुए प्रोजैक्टवार निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत की जाए:																																																																							

	(क) कृपया पीपीपी प्रोजैक्टों के प्रारम्भ होने की ठीक-ठीक तिथियाँ बतायें ।	<div>विवरण प्रस्तुत है । संक्षिप्त स्थिति नीचे दी गई हैं-</div> <table><tr><th>परियोजना का नाम / वर्ष सं.</th><th>बीओटी प्रचालक जिसे परियोजना दी गई</th><th>एल ए की तिथि</th><th>प्रचालन की अनुमानित तिथि</th></tr><tr><td>वर्ष सं.8</td><td>मे. दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमि., मुंबई</td><td>04.09.2012</td><td>जून 2014</td></tr><tr><td>एनसीबी-II</td><td>मे. तृतीकोरिन कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमि.</td><td>11.09.2010</td><td>फरवरी 2014</td></tr><tr><td>एनसीबी-III</td><td>माननीय सर्वोच्च न्यायालय से उनके पक्ष में अवार्ड जारी किए जाने की अनुमति का इंतजार</td><td></td><td></td></tr><tr><td>एनसीबी-IV</td><td>मे. ट्रांसटरी उत्तर कार्गो बर्थ- ोर्ट प्राइ.लिमिटेड हैदराबाद</td><td>17.04.2013</td><td>रियायत प्राप्ति की तिथि से 24 माह</td></tr><tr><td>उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री</td><td colspan="3">मुकदमे के अधीन निर्णय प्रतीक्षित है ।</td></tr><tr><td>उथला जल बर्थ सीमेंट</td><td>मे. ट्रांसटरी सेलो ड्राट बर्थ पोर्ट प्राइ. लिमिटेड, हैदराबाद लिमि</td><td>17.04.2013</td><td>रियायत प्राप्ति की तिथि से 24 माह</td></tr><tr><td>मैकानिज़ प्रहस्तन</td><td>मे. आईएमसी-पीएसटीएस प्राइ.लिमि.कानसोरटिय म चैन्नई</td><td>03.05.2013</td><td>जनवरी 2014</td></tr></table>	परियोजना का नाम / वर्ष सं.	बीओटी प्रचालक जिसे परियोजना दी गई	एल ए की तिथि	प्रचालन की अनुमानित तिथि	वर्ष सं.8	मे. दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमि., मुंबई	04.09.2012	जून 2014	एनसीबी-II	मे. तृतीकोरिन कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमि.	11.09.2010	फरवरी 2014	एनसीबी-III	माननीय सर्वोच्च न्यायालय से उनके पक्ष में अवार्ड जारी किए जाने की अनुमति का इंतजार			एनसीबी-IV	मे. ट्रांसटरी उत्तर कार्गो बर्थ- ोर्ट प्राइ.लिमिटेड हैदराबाद	17.04.2013	रियायत प्राप्ति की तिथि से 24 माह	उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री	मुकदमे के अधीन निर्णय प्रतीक्षित है ।			उथला जल बर्थ सीमेंट	मे. ट्रांसटरी सेलो ड्राट बर्थ पोर्ट प्राइ. लिमिटेड, हैदराबाद लिमि	17.04.2013	रियायत प्राप्ति की तिथि से 24 माह	मैकानिज़ प्रहस्तन	मे. आईएमसी-पीएसटीएस प्राइ.लिमि.कानसोरटिय म चैन्नई	03.05.2013	जनवरी 2014
परियोजना का नाम / वर्ष सं.	बीओटी प्रचालक जिसे परियोजना दी गई	एल ए की तिथि	प्रचालन की अनुमानित तिथि																															
वर्ष सं.8	मे. दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमि., मुंबई	04.09.2012	जून 2014																															
एनसीबी-II	मे. तृतीकोरिन कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमि.	11.09.2010	फरवरी 2014																															
एनसीबी-III	माननीय सर्वोच्च न्यायालय से उनके पक्ष में अवार्ड जारी किए जाने की अनुमति का इंतजार																																	
एनसीबी-IV	मे. ट्रांसटरी उत्तर कार्गो बर्थ- ोर्ट प्राइ.लिमिटेड हैदराबाद	17.04.2013	रियायत प्राप्ति की तिथि से 24 माह																															
उथला जल बर्थ निर्माण सामग्री	मुकदमे के अधीन निर्णय प्रतीक्षित है ।																																	
उथला जल बर्थ सीमेंट	मे. ट्रांसटरी सेलो ड्राट बर्थ पोर्ट प्राइ. लिमिटेड, हैदराबाद लिमि	17.04.2013	रियायत प्राप्ति की तिथि से 24 माह																															
मैकानिज़ प्रहस्तन	मे. आईएमसी-पीएसटीएस प्राइ.लिमि.कानसोरटिय म चैन्नई	03.05.2013	जनवरी 2014																															
	(ख) पीपीपी प्रोजैक्टों के लिए बीओटी प्रचालकों को पट्टेदारी पर आबंटित की जाने वाली भूमि से संभावित अतिरिक्त आय, यदि कोई हो ।	पीपीपी प्रचालकों को भूमि आबंटन अभी किया जाना है, ऐसी कोई आवश्यकता नहीं है । तथापि, वाटर फ्रंट क्षेत्र एनसीबी-II एनसीबी-IV, उथली गहराई बर्थ क्षेत्र (सीमेंट) के पीपीपी प्रचालकों को और बर्थ क्षेत्र, VIII बर्थ कंटेनर टर्मिनल प्रचालक को पट्टेदारी पर आबंटित किया गया है । क्रमशः वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए एनसीबी-II के लिए वसूल की गई और प्रत्याशित लाइसेंस शुल्क रु. 1.29 करोड़ है और VIII बर्थ कंटेनर टर्मिनल के लिए रु. 0.99 करोड़ वर्ष 2013-14 में अर्जित, उथली गहराई बर्थ (सीमेंट) के लिए लाइसेंस शुल्क रु. 50.31 लाख है । उसके बाद, प्रत्येक वर्ष वही (राशि) प्रोद्भूत होगी । अन्य बर्थों के संबंध में, परिसंपत्तियों के सौंपे जाने की तिथि से लाइसेंस शुल्क पर करार के अनुसार विचार किया गया है ।																																
	(ग) वर्ष 2014-15 और 2015-16 में परिचालित किए जाने के लिए तय किए गए नए पीपीपी प्रोजैक्टों के लिए प्रत्याशित/अपेक्षित रायल्टी/ राजस्व हिस्सेदारी, विस्तृत गणना के साथ प्रस्तुत करें । कृपया दर्शायें कि राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति के व्यवहार पर 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शाँ कि राजस्व हिस्सेदारियों की प्राप्ति के व्यवहार पर 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3 के अनुरूप विचार किया गया है ।	अपेक्षित विवरण ऊपर प्वाइंट 4(iii) पर पहले ही प्रस्तुत किया जा चुका है ।																																
	(घ) विभिन्न प्रकल्पों के लिए पीपीपी प्रचालकों/प्रचालक से बीओसीपीटी द्वारा संभावित रूप से प्राप्त किया जाने वाले अपफ्रंट शुल्क की राशि । बीओसीपीटी द्वारा प्राप्त अपफ्रंट शुल्क का क्या किया जाएगा, यह भी बताएँ ।	कथित प्रचालक के साथ रियायत करार के अनुसार बर्थ सं. VIII के कंटेनर टर्मिनल प्रचालक से '500 करोड़ की अपफ्रंट (शुल्क) राशि प्राप्त की गई है । अभी तक के सभी वर्षों में समान रूप से पालन की गई पत्तन की लेखाकार नीति के अनुसार यही राशि वर्ष 2012-13 में राजस्व प्राप्ति के रूप में लेखाबद्ध की गई है ।																																
	(ड.) बीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह विभिन्न वर्षों के लिए आय अनुमान में ऊपर (क), (ख) और (ड.) पर	अपेक्षित विवरण प्राधिकरण के प्रारूप में शामिल किए गए हैं।																																

	प्रत्याशित आय को हस्तगत (प्रतिबिम्बित) करे और संशोधित लागत विवरणियाँ प्रस्तुत करे।									
(vi)	वास्तविक संपदा राजस्व की तुलना में वर्ष 2012-13 में संपदा किरायों से आय में 7 % की कमी का अनुमान किया है। वर्ष 2013-14 के लिए इसने पिछले वर्ष में अर्जित वास्तविक (संपदा राजस्व) की तुलना में संपदा राजस्व में 0.27% की वृद्धि अनुमानित की है। बाद के वर्षों अर्थात 2014-15 तथा 2015-16 के लिए आय को 2013-14 के स्तर पर ही बरकरार रखा गया है। इस संबंध में निम्नलिखित सूचनाएँ प्रस्तुत की जाएँ।									
	(क) संपदा किरायों में संशोधन के लिए वीओसीपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव, जो इस प्राधिकरण के विचाराधीन है, के कारण 1 जुलाई 2007 से 30 जून 2012 और 1 जुलाई 2012 से 30 जून 2017 तक अर्जित होने वाला अतिरिक्त राजस्व बताएँ। पत्तन यह स्पष्ट करे कि क्या संपदा से अनुमानित आय में, संपदा किरायों में प्रस्तावित संशोधन के मद्देनज़र जिस पर एक अलग प्रकरण के रूप में कार्यवाई की जा रही है संभावित रूप से एकत्रित होने वाले अतिरिक्त राजस्व का प्रभाव भी शामिल है।	संपदा किरायों में संशोधन के लिए पत्तन द्वारा दाखिल / प्रस्तावित प्रस्तावों के कारण (पत्तन को) मिलने वाला अतिरिक्त राजस्व निम्नानुसार है- <div>(₹ लाखों में)</div> <table><tr><td>विवरण</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td><td>2013-14</td></tr><tr><td>पट्टेदारी किराया</td><td>890.22</td><td>2574.76</td><td>2622.32</td></tr></table>	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	पट्टेदारी किराया	890.22	2574.76	2622.32
विवरण	2011-12	2012-13	2013-14							
पट्टेदारी किराया	890.22	2574.76	2622.32							
	(ख) जैसा कि ऊपर पैरा 4 (v) (ख) में बताया गया है, कृपया पुष्टि करें और दिखाएँ कि वीओसीपीटी द्वारा प्रदत्त प्रकल्पों के लिए वीओपीटी/पीपीपी प्रचालकों से वर्ष 2013-14 से 2014-15 के लिए प्राप्त होने वाले संपदा किराये पर अनुमानों में विचार किया गया है।	जैसा कि पैरा 4 (v) (ख) में पहले ही बताया गया है विशिष्ट पीपीपी प्रचालकों के लिए वाटर फ्रंट के आबंटन हेतु लाइसेंस शुल्क को वर्ष 2011-12 और 2012-13 की वास्तविक आय और वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के आय प्रोजेक्शनों में शामिल किया गया है।								
	(ग) पुष्टि करें कि भूमि नीति पर सरकारी मार्गदर्शी 2010 के अनुसार संपदा किरायों से आय अनुमान 2010 के अनुसार संपदा किरायों से आय अनुमान में 2% की वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है।	हाँ।								
(vii)	वीओसीपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया जाता है कि सभी आय अनुमान वीओसीपीटी के प्रचलित दरमान में अनुमोदित दरों पर है।	हाँ।								
(5)	समेकित आय और लागत विवरणी (फार्म -3 ए) रेलवे गतिविधि से संबंधित लागत विवरणी विचाराधीन सभी वर्षों में प्रचालित व्यवस्था में घाटा दर्शाती है। पत्तन ने 2007-08 से 2010-11 की विगत अवधि के लिए रेलवे गतिविधि की लागत विवरणी में दर्शाए घाटे के अंश को वर्ष 2010-11 और 2011-12 और 2011-12 में कुल मिलाकर अधिशेष (लाभ) की स्थिति में समायोजित कर दिया है। इस विषय में ध्यान दिलाया जाता है कि पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 17 (xv) में साफ-साफ बताया गया है कि रेलवे गतिविधि इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र/ कार्य क्षेत्र में नहीं आता। पिछले प्रशुल्क आदेश में पत्तन को सलाह दी गई थी कि वह रेलवे गतिविधि में घाटे को देखते हुए रेलवे संबंधी प्रभारों में बढ़ोत्तरी मांगते हुए रेलवे बोर्ड के समक्ष उपयुक्त प्रस्ताव रखे। इस संबंध में कृपया निम्नलिखित प्रस्तुत करें-									
(i)	रेलवे को आत्मनिर्भर गतिविधि बनाने के लिए उठाए गए कदम।	पत्तन के पत्र सं. ए-1/61 /2006, दिनांक 14.10.2012 और बाद में अनुस्मारकों के माध्यम से रेलवे बोर्ड से रेलवे साइडिंग प्रभार संशोधित करने का अनुरोध किया गया है। रेल मंत्रालय का उत्तर सकारात्मक (सहयोगी) नहीं है।								

		इसलिए, पत्तन को वर्ष 2012-13 तक पिछले वर्षों का रेलवे घाटा पत्तन की सामान्य संशोधन प्रक्रिया में मिला लेने दिया जाए।
(ii)	रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से टर्मिनल प्रभागों की समीक्षा और संशोधन हेतु किए गए प्रयास।	
(iii)	इस गति को अर्थ सहाय पहुंचाने (क्रास सबसीडाइज) हेतु अन्य पत्तन प्रभागों की आवश्यकता।	रेलवे गतिविधि, कोई अकेली या अनन्य गतिविधि नहीं है बल्कि कार्गो प्रहस्तन से सम्बद्ध है। इसलिए, उचित होगा कि (रेलवे) घाटा अन्य गतिविधियों में समाहित कर दिया जाए। इसे स्वीकार कर लिया जाए।
(6)	प्रचालन व्यय	
(i)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत कुल प्रचालन व्यय विभिन्न पिछले वर्षों के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक क्रमशः 7.8% 7.2%, और 7.8% तक बढ़ने का अनुमान है, पोत संबंधी गतिविधि का अनुमान अलग-अलग गत वर्षों की तुलना में वर्ष 2013-14 और 2014-15 में क्रमशः -15.8% -9.4% घटने और वर्ष 2015-16 का अनुमान 5.3% बढ़ने का अनुमान है। इसी प्रकार संपदा गतिविधि (इन वर्षों में) क्रमशः 4.1%, 6.7% और 6.7% बढ़ने का और प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के अनुमान विभिन्न पिछले वर्षों के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2013-14 से वर्ष 2015-16 तक क्रमशः 5.8%, 6.5% और 6.5% बढ़ने की संभावना है। इस प्राधिकरण ने पत्र सं. टीएएमपी/27/2005-विविध, दिनांक 27 जून 2013 के द्वारा वीओसीपीटी समेत सभी महापत्तन न्यासों को सूचित किया है कि वर्ष 2013-14 में निर्णित किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों में 7% की वार्षिक वृद्धि अनुमत किए जाने का निर्णय लिया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में व्यय में वृद्धि 7% वार्षिक से अधिक अनुमानित करने के कारण स्पष्ट करें।	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण के बारे में वर्ष 2013-14 के लिए व्यय कोरम पल्लम सरप्लस कोर्स ब्रिज और रेलवे ओवर ब्रिज की मरम्मत और पुनर्वसन के प्रधान व्यय के साथ-साथ थर्मल राउन्डाना से मुथियापुरम तक वैकल्पिक सुरक्षा निकास मार्ग सड़क जैसी सृजित नई परिसंपत्तियों के मूल्यहास और वारंटी अवधि बीत जाने के बाद पोतघाट क्रेन और सड़क अनुरक्षण ठेके के संबंध में है। पत्तन और गोदी गतिविधि के बारे में, एमटीतिरुवल्लुवर एटीटूटीकोरिन के बारे में, एमटीतिरुवल्लुवर एमटीटूटीकोरिन, एमएलभारती, एमएलटूटीकोरिन के संबंध में वर्ष 2012-13 और 2013-14 में क्रियान्वित सावधिक प्रमुख ड्राई-डॉकिंग। बाद के वर्षों में वह नहीं दोहराया जा रही है। इसलिए, वर्ष 2014-15 का खर्चा कम हो गया है। तथापि, वर्ष 2012-13 के वास्तविक और 2013-14 में ड्राई-डॉकिंग तथा अन्य बड़े खर्चों के लिए प्रत्याशित व्यय शामिल करके आँकड़े अपडेट कर लिए गए हैं।
(ii)	जैसा कि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही बीत चुका है, फार्म 3 और फार्म 3 बी में व्यय संबंधी आंकड़े, अनन्तिम / मसौदा लेखा के अनुसार वास्तविकों की सहायता से अद्यतन/ अपडेट किए जाएं।	फार्म 3 ए और 3 बी में प्रस्तुत।
(iii)	फार्म 3 बी	
	(क) फार्म 3 बी में क्र. सं.(i) (i) , पिछले विभिन्न वर्षों के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2013-14, 2014-15 और वर्ष 2015-16 में कर्मचारियों की संख्या में क्रमशः 10%, 10% और 13% की कमी दर्शाता है। इस अवधि में कर्मचारियों की संख्या में कमी का अनुमान लगाने के बावजूद वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक (कर्मचारियों के) वेतन और दैनिक मजदूरी में क्रमशः 10%, 6.5 % और 6.5% की वृद्धि अनुमानित करने का कारण स्पष्ट किया जाए।	वेतनों और दैनिक मजदूरियों में वृद्धि @12% वार्षिक की सामान्य वृद्धि के कारण है। कर्मचारियों की संख्या में गिरावट, अनुपात की तुलना में वित्तीय घटक में वृद्धि से कम है। इसीलिए, उपरोक्त आधार पर वृद्धि ठीक है। सेवानिवृत्ति (भुगतानों) के लिए भी गुंजाइश की गई है।
	(ख) वर्ष 2013-14 में निर्णित किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत किये जाने के लिए निर्णित 7% की वार्षिक वृद्धि के मुकाबले, 2013-14 से	वेतन एवं दैनिक मजदूरियाँ औसतन 12% वार्षिक (की दर से) बढ़ रहे हैं। इसके अलावा, 1.1.2012 से वेतनों के संशोधन हेतु दैनिक मजदूरियों में 15% वृद्धि शामिल की

	2015-16 तक के वर्षों में इनसे विभिन्न पिछले वर्षों के अनुमानों की तुलना में प्रति कर्मचारी की इकाई लागत में वार्षिक वृद्धि क्रमशः 22%, 18% और 22% दर्ज की गई है। अतएव वीओसीपीटी इन वर्षों के लिए लागू वार्षिक वृद्धि के अनुसार अनुमानों की समीक्षा करें।	गई है। 2013-14 के लिए भी, सेवानिवृत्ति के लिए गुंजाइश छोड़ने के बाद इसी / इतने को समायोजित किया जाना है। इस प्रकार, 2011-12 के वेतन के ऊपर वृद्धि उचित ही है। आँकड़े 2012-13 के वास्तविकों के अनुसार अपडेट किए गए हैं।
	(ग) <u>विद्युत और ईंधन लागत</u> प्रशुलक मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 अनुबंध करती है कि व्यय-प्रोजेक्शन, यातायात प्रोजेक्शनों के अनुसार होने चाहिए और उन्हें मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित किया जाना चाहिए। सामान्यतया, विद्युत और ईंधन की खपत, यातायात की बढ़वार के संदर्भ से भिन्न हो सकती है। तथापि, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित विद्युत एवं ईंधन लागत वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों में प्रत्याशित यातायात वृद्धि को प्रभावित करती नहीं जान पड़ती है। वीओसीपीटी यदि जरूरी समझे तो विद्युत एवं ईंधन लागतों के अनुमानों की समीक्षा करे।	यातायात प्रहस्तन के लिए विद्युत का उपयोग केवल पोटघाट क्रेन के लिए ही है, जिसके उपयोग के बारे में शिप-डैरिक्स के उपयोग के कारण पहले से कुछ भी कहना संभव नहीं है और पिछले तीन वर्षों में पोटघाट, क्रेनों के उपयोग में उतार-चढ़ाव निम्नानुसार है: 2010-11 में 47.73%, 2011-12 में 37.10 % और 2012-13 में 31.82 % ईंधन की खपत के संबंध में यही स्थिति पोतों के बड़े हुए पार्सल आकार के साथ जोड़कर यातायात प्रोजेक्शनों के अनुरूप है इसलिए, प्रोजेक्शनों को व्यवस्थित पाया गया है।
	(घ) <u>भंडार एवं अतिरिक्त पुर्जे</u> भंडार और अतिरिक्त पुर्जों की मद में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमान वर्ष 2012-13 के अनुमान पर आधारित हैं जो पिछले वर्ष 2011-12 के वास्तविकों से 267.65% की एकदम सीधी वृद्धि दर्शाता है। पत्तन से अनुरोध है कि वह वर्ष 2012-13 के वास्तविकों को अपडेट कर ले और वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के अनुमानों की समीक्षा भी करे। यदि वर्ष, 2012-13 के दौरान भंडार और कल पुर्जे की वास्तविक लागत में अत्यधिक वृद्धि हुई है तो इसके कारण भी बताये जाएँ।	वर्ष 2012-13 के वास्तविक शामिल किए गए हैं और भावी प्रोजेक्शनस पर समुचित रूप से विचार किया जा रहा है।
(iv)	<u>मूल्यहास</u> समेकित लागत विवरणी (फार्म 3 ए) में प्रदर्शित मूल्यहास का कुल योग (रेलवे और निकर्षण मूल्यहास को छोड़कर) और विवरणी-ए में प्रदर्शित रेलवे और निकर्षण के लिए मूल्यहास फार्म 4 ए में विचारे गये मूल्यहास से मेल नहीं खाते। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह 2011-12 से 2015-16 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिए इन दोनों विवरणियों में मूल्यहास को कंपनी अधिनियम के अनुसार रिकॉन्साइल करे	चूंकि दोनों विवरणियों में रिकॉन्साइशन हो गया है और फार्म -3 ए तथा 4-ए में प्रस्तुत है। संशोधित फार्मेट के अनुसार फार्म 3 ए और 4 ए में आँकड़े आपस में मिलते हैं। (प्रस्तुत कर दिया बताया गया रिकॉन्साइलेशन संलग्न नहीं है)।
(7)	<u>वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)</u> वित्त एवं विविध आय (रेलवे और निकर्षण) को छोड़कर, वर्ष 2010-11 में रु. 2276.4 लाख की तुलना में वर्ष 2011-12 के वास्तविकों रु. 1273.45 लाख में अचानक गिरावट दर्शाती है। वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित एफएमआई ₹1594.72 लाख, वर्ष 2013-14 से 2015-16 में अनुमानित रूप से घटकर क्रमशः ₹786.94 लाख, ₹794.81 लाख और रु. 802.75 लाख रह गई है। वर्ष 2011-12 के वास्तविक और 2012-13 के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक एफएमआई के अनुमानों में अचानक गिरावट अनुमानित करने का कारण स्पष्ट करे।	वर्ष 2011-12 और 2012-13 में वर्णित वित्त एवं विविध आय में गिरावट वर्ष 2011-12 में रु. 472.00 करोड़ की लागत पर पहुँचनहर और खाड़ी (अप्रोच चैनल एवं बेसिन) की 12.8 मीटर की गहराई (ड्राफ्ट) के लिए किए गए निकर्षण हेतु वर्तमान निधियों के उपयोग के कारण अधिशेष निधि में गिरावट के कारण थी। किंतु जनवरी 2013 में ₹100.13 करोड़ के मार्च 2013 में ₹24.50 करोड़ और जुलाई 2013 में ₹40.50 करोड़ के अनुदान की प्राप्ति के कारण ब्याज की गणनाएँ अद्यतन की गई हैं और संशोधित आँकड़ों पर विचार किया गया है।
(8)	<u>वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)</u>	

(i)	<p>पत्तन ने वर्ष 2012-13 और 2013-14 में प्रत्येक के लिए सेवारत कर्मचारियों और सेवानिवृत्तों की पेंशन निधि और उपादान निधि (ग्रेच्युटी) में क्रमशः ₹553/- लाख और ₹123/- लाख के वार्षिक अंशदान पर विचार किया है। विवरणी -(क) से देखा गया है कि वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक एफएमई शीर्ष के अंतर्गत पेंशन निधि, ग्रेच्युटी निधि और पेंशन भुगतानों के प्रति ₹ 4337.58 लाख ₹4730 लाख और रु. 4901 लाख के अंशदान को बाहर रखा है।</p> <p>फार्म 3 (ए) को प्रदत्त नोट अनुबंध करता है कि पत्तन द्वारा उस सीमा तक किया गया पेंशन भुगतान जितना उसने निधि से निकाला नहीं है और बीमांककी मूल्यांकन के आधार पर वर्तमान कर्मचारियों की पेंशन देनदारियों की मद में वर्तमान वर्ष में प्रासंगिक पेंशन निधि में किया गया अंशदान एफएमई शीर्ष के अंतर्गत लागत माना जाएगा। कृपया पुष्टि करें कि इस नोट का अनुपालन किया गया है।</p>	<p>बीमांककी मूल्यांकन के आधार पर पेंशन निधि में कमी के संबंध में पेंशन भुगतानों और पेंशन निधि के प्रति अंशदान पर अलग से विचार किया गया है, ताकि पेंशन निधि लेवी परिगणित की जा सके। यह कृपया स्वीकार किया जाये।</p>
(ii)	<p>कृपया पुष्टि करें कि एक बारगी खर्च, जैसे, दैनिक मजदूरी / पेंशन की बकाया राशियाँ, बीआरएस मुआवजा (आदि) एफएमई में शामिल नहीं है।</p>	<p>हाँ, इन्हें (एफएमई से) बाहर रखा गया है।</p>
(9)	<p>फार्म 3(सी)</p> <p>फार्म 3(सी) के संदर्भ से यह देखा गया है कि पेंशन फंड और ग्रेच्युटी फंड में अंशदान क्रमशः ₹1450 लाख और ₹350 लाख है जिसका योग ₹1800 लाख होता है जबकि वर्ष 2011-12 के लिए वार्षिक लेखा पेंशन निधि और ग्रेच्युटी निधि में कुल अंशदान रु. 2000 लाख बताते हैं। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह अंतर को फार्म 3 सी और वर्ष 2011-12 के वार्षिक लेखा में रिकान्साइल करे।</p>	<p>यह अंतर वर्ष 2011-12 में सामान्य राजस्व में उपार्जन/प्रोदभवन के सृजन के कारण है जिस पर बाद के वर्षों में विचार किया गया है। तथापि, संशोधित गणनाओं में, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वास्तविकों के अनुसार, मुद्दे पर समुचित रूप से विचार किया गया है।</p>
(10)	<p>पुष्टि करें कि मुख्य गतिविधियों/ उपगतिविधियों के लिए लागत विवरणियाँ लागत प्रारूप के फार्म 5 में प्रदत्त सामान्य अनुदेशों के अनुसार तैयार की गई हैं। विभिन्न गतिविधियों/ उपगतिविधियों के बीच प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय, वित्त एवं विविध आय तथा विविध व्यय के बीच आबंटन का आधार स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>हां, फार्म 5 के अनुदेशों का अनुपालन किया गया है। प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय तथा वित्त एवं विविध व्यय, मूल्यहास को छोड़कर प्रत्यक्ष लागत के आधार पर आबंटित हैं और वित्त एवं विविध आय, विभिन्न गतिविधियों की प्रत्यक्ष आय के आधार पर समभाजित/ वर्गीकृत है।</p>
(11)	<p>नियोजित पूंजी</p> <p>फार्म 4 ए</p> <p>निम्नलिखित प्रेक्षणाओं के प्रकाश में फार्म 4 ए में प्रस्तुत आँकड़ों को संशोधित किया/ सुधारा जाए।</p>	
	<p>(क) वर्ष 2011-12 का वार्षिक लेखा सकल खंड से रु. 68.37 लाख को हटाए जाने की सूचना देता है। किंतु फार्म 4 ए, वर्ष 2011-12 के दौरान किसी भी परिसंपत्ति का हटाया जाना नहीं दर्शाता है। इसके अलावा, फार्म 4 ए में अचल परिसंपत्तियों का सकल खंड, सकल खंड में अभिवृद्धियाँ इत्यादि वर्ष 2011-12 के वार्षिक लेखा में सूचित आँकड़ों से मेल नहीं खाते। फार्म 4 ए में प्रदत्त आँकड़ों का वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वार्षिक लेखा की अनुसूची -III के साथ मेल-मिलाप (रिकान्साइलेशन किया जाये।</p>	<p>वर्ष 2012-13 के वास्तविकों से मेल मिलाप (रिकान्साइलेशन) हो चुका है।</p>
	<p>(ख) चूंकि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका है, फार्म 4 ए और 4 बी में प्रस्तुत विवरण को, वर्ष</p>	<p>अद्यतन किए और प्रस्तुत किए गए।</p>

	2012-13 के वास्तविकों के अनुसार अद्यतन किया जाये । बाद के वर्षों 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों की, यदि आवश्यक लगे, तो 2012-13 के वास्तविकों के प्रकाश में समीक्षा की जाए ।																																																																																																																																								
	<p>(ग) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निवेश को वर्ष 2013-14 से 2015-16 में लेने के लिए विश्वसत प्रोजैक्ट / व्यवहार्यता रिपोर्टों के विवरणों के साथ उन रिपोर्टों में निहीत सिफारिशों के संक्षिप्त रूप, अनुशीलन के लिए प्रस्तुत करें । कृपया बताएँ कि क्या (प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.3 के माध्यम से) इन प्रस्तावित अभिवृद्धियों का यातायात, क्षमता, यूनिट लागत में कमी और प्रचालनीय दक्षता में सुधार पर सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा । कृपया प्रस्तावित वृद्धियों का विवरण निम्नलिखित प्रारूप में प्रस्तुत करें ।</p> <table><tr><th>क्रम सं.</th><th>प्रस्तावित वृद्धियाँ</th><th>मूल्य</th><th>प्रचालित किए जाने की वास्तविक संभावित तिथि वर्ष</th><th>31 मार्च 2013 को स्थिति</th><th>अतिरिक्त क्षमता #</th><th>वर्षवार अतिरिक्त यातायात *</th></tr><tr><td>1.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>6.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>7.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>8.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>9.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> <p># पुष्टि करें कि यह फार्म 2बी में सुविचारित क्षमता में विचार किया / माना गया है।</p> <p>* पुष्टि करें कि इसे पत्तन के समग्र यातायात प्रोजैक्शनों में समाहित किया गया है।</p>	क्रम सं.	प्रस्तावित वृद्धियाँ	मूल्य	प्रचालित किए जाने की वास्तविक संभावित तिथि वर्ष	31 मार्च 2013 को स्थिति	अतिरिक्त क्षमता #	वर्षवार अतिरिक्त यातायात *	1.							2.							3.							4.							5.							6.							7.							8.							9.							<p>क्षमता और यातायात में प्रस्तावित वृद्धियों का विवरण दर्शाने वाली विवरणी नीचे दी गई है-</p> <table><tr><th rowspan="2">प्रस्तावित वृद्धियाँ</th><th rowspan="2">मूल्य पूजी लागत</th><th rowspan="2">प्रचालित किए जाने की तिथि</th><th rowspan="2">वर्तमान स्थिति</th><th rowspan="2">अतिरिक्त क्षमता</th><th colspan="2">वर्षवार अतिरिक्त यातायात</th></tr><tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>एनसीबी-I</td><td>जमा शर्त</td><td>जनवरी 14</td><td>निर्माणाधीन सुविधा</td><td>4.50</td><td>2.50</td><td>2.00</td></tr><tr><td>एनसीबी-II</td><td>322.00</td><td>2014-15</td><td>सुविधा प्रदान करने के अधीन</td><td>6.93</td><td>5.0</td><td>--</td></tr><tr><td>एनसीबी-III</td><td>419.82</td><td>2015-16</td><td>न्याय प्रक्रिया में</td><td>9.15</td><td>--</td><td>2.50</td></tr><tr><td>एनसीबी-IV</td><td>354.32</td><td>2015-16</td><td>सुविधा प्रदान करने के अधीन</td><td>9.15</td><td>--</td><td>2.50</td></tr><tr><td>VIII-बर्थ को कंटेनर टर्मिनल में बदलना</td><td>294.85</td><td>2014-15</td><td>निर्माणाधीन सुविधा</td><td>5.20</td><td>1.20</td><td>1.03</td></tr><tr><td>उथला जल वाला बर्थ सीमेंट</td><td>84.09</td><td>2015-16</td><td>सुविधा प्रदान करने के अधीन</td><td>2.67</td><td>-</td><td>0.80</td></tr><tr><td>उथला जल बर्थ (निर्माण सामग्री)</td><td>63.51</td><td>2015-16</td><td>न्याय प्रक्रिया में</td><td>2.01</td><td>--</td><td>0.40</td></tr><tr><td>पीपीपी बर्थों से पहले निकर्षण</td><td>1,234.79</td><td>2015-16</td><td>मंत्रालय में प्रक्रिया के अधीन</td><td colspan="3">विभिन्न पीपीपी प्रोजैक्टों में अन्तर्निर्मित</td></tr></table> <p>पुष्टि की गई पुष्टि की गई</p>	प्रस्तावित वृद्धियाँ	मूल्य पूजी लागत	प्रचालित किए जाने की तिथि	वर्तमान स्थिति	अतिरिक्त क्षमता	वर्षवार अतिरिक्त यातायात		2014-15	2015-16	एनसीबी-I	जमा शर्त	जनवरी 14	निर्माणाधीन सुविधा	4.50	2.50	2.00	एनसीबी-II	322.00	2014-15	सुविधा प्रदान करने के अधीन	6.93	5.0	--	एनसीबी-III	419.82	2015-16	न्याय प्रक्रिया में	9.15	--	2.50	एनसीबी-IV	354.32	2015-16	सुविधा प्रदान करने के अधीन	9.15	--	2.50	VIII-बर्थ को कंटेनर टर्मिनल में बदलना	294.85	2014-15	निर्माणाधीन सुविधा	5.20	1.20	1.03	उथला जल वाला बर्थ सीमेंट	84.09	2015-16	सुविधा प्रदान करने के अधीन	2.67	-	0.80	उथला जल बर्थ (निर्माण सामग्री)	63.51	2015-16	न्याय प्रक्रिया में	2.01	--	0.40	पीपीपी बर्थों से पहले निकर्षण	1,234.79	2015-16	मंत्रालय में प्रक्रिया के अधीन	विभिन्न पीपीपी प्रोजैक्टों में अन्तर्निर्मित		
क्रम सं.	प्रस्तावित वृद्धियाँ	मूल्य	प्रचालित किए जाने की वास्तविक संभावित तिथि वर्ष	31 मार्च 2013 को स्थिति	अतिरिक्त क्षमता #	वर्षवार अतिरिक्त यातायात *																																																																																																																																			
1.																																																																																																																																									
2.																																																																																																																																									
3.																																																																																																																																									
4.																																																																																																																																									
5.																																																																																																																																									
6.																																																																																																																																									
7.																																																																																																																																									
8.																																																																																																																																									
9.																																																																																																																																									
प्रस्तावित वृद्धियाँ	मूल्य पूजी लागत	प्रचालित किए जाने की तिथि	वर्तमान स्थिति	अतिरिक्त क्षमता	वर्षवार अतिरिक्त यातायात																																																																																																																																				
					2014-15	2015-16																																																																																																																																			
एनसीबी-I	जमा शर्त	जनवरी 14	निर्माणाधीन सुविधा	4.50	2.50	2.00																																																																																																																																			
एनसीबी-II	322.00	2014-15	सुविधा प्रदान करने के अधीन	6.93	5.0	--																																																																																																																																			
एनसीबी-III	419.82	2015-16	न्याय प्रक्रिया में	9.15	--	2.50																																																																																																																																			
एनसीबी-IV	354.32	2015-16	सुविधा प्रदान करने के अधीन	9.15	--	2.50																																																																																																																																			
VIII-बर्थ को कंटेनर टर्मिनल में बदलना	294.85	2014-15	निर्माणाधीन सुविधा	5.20	1.20	1.03																																																																																																																																			
उथला जल वाला बर्थ सीमेंट	84.09	2015-16	सुविधा प्रदान करने के अधीन	2.67	-	0.80																																																																																																																																			
उथला जल बर्थ (निर्माण सामग्री)	63.51	2015-16	न्याय प्रक्रिया में	2.01	--	0.40																																																																																																																																			
पीपीपी बर्थों से पहले निकर्षण	1,234.79	2015-16	मंत्रालय में प्रक्रिया के अधीन	विभिन्न पीपीपी प्रोजैक्टों में अन्तर्निर्मित																																																																																																																																					
	<p>घ(1) प्राधिकरण ने विभिन्न पीपीपी प्रोजैक्टों, यथा, नार्थ कार्गो, बर्थ-II, III, IV शैलो डॉट बर्थ (उथला जल बर्थ), VIII बर्थ इ. हेतु वीओसीपीटी के लिए अप्रफ्रंट प्रशुल्क तय किया है । फार्म 4 बी की प्रारम्भिक जांच पर ऐसा लगता है कि सकल खंड में प्रस्तावित निम्नलिखित वृद्धियाँ, वीओसीपीटी में आ रहे नये पीपीपी प्रोजैक्टों के संदर्भ से हैं-</p> <table><tr><th colspan="4">2012-13</th></tr><tr><td>क</td><td>12.80 मी. गहराई वाले पोत की मांग पूरी करने के लिए गोदी खाड़ी और जल मार्ग का निकर्षण / तल खुदाई</td><td>-</td><td>20 करोड़</td></tr><tr><th colspan="4">2014-15</th></tr><tr><td>क</td><td>एनसीबी-II के सामने निकर्षण</td><td>-</td><td>209 करोड़</td></tr><tr><th colspan="4">2015-16</th></tr><tr><td>क</td><td>एनसीबी III, IV अथवा जल बर्थ और II के सामने निकर्षण</td><td>-</td><td>711 करोड़</td></tr></table>	2012-13				क	12.80 मी. गहराई वाले पोत की मांग पूरी करने के लिए गोदी खाड़ी और जल मार्ग का निकर्षण / तल खुदाई	-	20 करोड़	2014-15				क	एनसीबी-II के सामने निकर्षण	-	209 करोड़	2015-16				क	एनसीबी III, IV अथवा जल बर्थ और II के सामने निकर्षण	-	711 करोड़	<p>संशोधित स्थिति नीचे विस्तार से प्रस्तुत है:- (₹ करोड़ों में)</p> <table><tr><th colspan="4">2013-14</th></tr><tr><td>क</td><td>12.80 मी. गहराई वाले पोत की मांग पूरी करने के लिए गोदी खाड़ी और जल मार्ग का निकर्षण / तल खुदाई</td><td>-</td><td>18.63</td></tr><tr><th colspan="4">2013-14 और 2014-15</th></tr><tr><td>क</td><td>एनसीबी-II और उथला जल बर्थों के सामने निकर्षण</td><td>2013-14 382.79</td><td>2014-15 81.18</td></tr><tr><th colspan="4">2014-15 और 2015-16</th></tr><tr><td>क</td><td>एनसीबी III, IV और अन्य के सामने निकर्षण</td><td>2014-15 300.00</td><td>2015-16 552.00</td></tr></table> <p>जैसाकि कथित बर्थों सर्वसाधारण उपयोक्ता सुविधाएँ हैं, न कि विशिष्ट उपयोक्ता सुविधा और इनमें परस्पर</p>	2013-14				क	12.80 मी. गहराई वाले पोत की मांग पूरी करने के लिए गोदी खाड़ी और जल मार्ग का निकर्षण / तल खुदाई	-	18.63	2013-14 और 2014-15				क	एनसीबी-II और उथला जल बर्थों के सामने निकर्षण	2013-14 382.79	2014-15 81.18	2014-15 और 2015-16				क	एनसीबी III, IV और अन्य के सामने निकर्षण	2014-15 300.00	2015-16 552.00																																																																																							
2012-13																																																																																																																																									
क	12.80 मी. गहराई वाले पोत की मांग पूरी करने के लिए गोदी खाड़ी और जल मार्ग का निकर्षण / तल खुदाई	-	20 करोड़																																																																																																																																						
2014-15																																																																																																																																									
क	एनसीबी-II के सामने निकर्षण	-	209 करोड़																																																																																																																																						
2015-16																																																																																																																																									
क	एनसीबी III, IV अथवा जल बर्थ और II के सामने निकर्षण	-	711 करोड़																																																																																																																																						
2013-14																																																																																																																																									
क	12.80 मी. गहराई वाले पोत की मांग पूरी करने के लिए गोदी खाड़ी और जल मार्ग का निकर्षण / तल खुदाई	-	18.63																																																																																																																																						
2013-14 और 2014-15																																																																																																																																									
क	एनसीबी-II और उथला जल बर्थों के सामने निकर्षण	2013-14 382.79	2014-15 81.18																																																																																																																																						
2014-15 और 2015-16																																																																																																																																									
क	एनसीबी III, IV और अन्य के सामने निकर्षण	2014-15 300.00	2015-16 552.00																																																																																																																																						

	चूंकि प्रस्तावित निवेश नए पीपीपी प्रोजेक्टों की जरूरतों को पूरा करते जान पड़ते हैं, कृपया बताएं कि फिर ऐसे अन्य उपयोक्ता जो प्रस्तावित निवेशों का लाभ नहीं उठा रहे होंगे या नहीं उठा रहे हैं, वे बढ़े हुए प्रशुल्क का बोझ क्यों उठायें।	परिवर्तनशीलता/अदला-बदली भी शामिल है, लागत "व्यापार जगत जो कुछ वहन कर सके" के सिद्धांत पर विचार करते हुए बर्थ पर आने वाले दस्तक देने वाले सभी पोतों से वसूल की जानी प्रस्तावित है।
	(ii) कृपया प्रोजेक्टों की वर्तमान स्थिति बताएं और बढ़े हुए ड्राफ्ट से लाभान्वित होने वाले पोतों / बर्थों के बारे में भी बताएं। यदि प्रस्तावित निवेशों का प्रयोजन विनिर्दिष्ट बर्थों पर दस्तक देने वाले पोतों के विशिष्ट आकार को ही बढ़ी हुई गहराई (ड्राफ्ट) प्रदान करना है तो पत्तन कारण बताएं कि क्यों ऐसे अन्य जहाज, जो बढ़ी हुई गहराई का लाभ नहीं लेंगे, प्रशुल्क में वृद्धि के जरिए वित्तीय बोझ में हिस्सा बटाएँ।	प्रोजेक्टों की वर्तमान स्थिति निम्नानुसार है- एनसीबी-II : प्रदत्त। 2014-15 में कार्यान्वित किया गया अपेक्षित। एनसीबी-IV: प्रदत्त। 2015-16 में कार्यान्वित किया गया अपेक्षित। एसडब्ल्यूबी(निर्माण): न्याय प्रक्रिया। 2015-16 तक कार्यान्वयन अपेक्षित। एसईबी(सीमेंट): 2015-16 तक कार्यान्वयन अपेक्षित। ऊपर 11 (घ)। के समान
	(iii) पुष्टि करें यदि कार्य प्रदान कर दिया गया है। यदि हाँ, तो दस्तावेजी साक्ष्यों के साथ विवरण दें। प्रस्तावित निकर्षण परियोजना की पूर्णता अवधि भी बताई जाए।	विवरण पहले ही दिया गया है।
	(iv) कृपया पुष्टि करें कि परिसंपत्तियों के सकल खंड के लिए प्रस्तावित वृद्धियाँ बजट अनुमान / संशोधित बजट 2013-14 में वर्णित योजना व्यय के अनुसार हैं और जहाँ कहीं जरूरी हुआ सरकार की स्वीकृति ली गई है। पूंजीगत व्यय की वर्षवार योजनाओं के साथ पूंजीगत व्यय की स्वीकृत राशि, वित्त पोषण का स्वरूप, सरकारी अनुदान, यदि कोई हो, दर्शाइए। कृपया कथित स्वीकृति रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करें।	हाँ। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए नियोजित पूंजी (भूमि वृद्धियों) की सूची प्रस्तुत है। पुष्टि की जाती है कि पूंजीगत निकर्षण प्रोजेक्ट और उच्च शक्तिशाली टंग की खरीददारी के सिवाय प्रस्तावित अन्य सभी योजनाएँ हमारे पत्तन के न्यासी मंडल की प्रत्यायोजित शक्तियों के भीतर हैं। 12.80 मीटर तक पूंजीगत निकर्षण (चरण I, II, III) के बारे में चरण- I के बारे में पोत परिवहन मंत्रालय से स्वीकृति प्राप्त हो गई है और प्रतीक्षित है। अन्य परियोजनाएँ जिनके लिए सरकारी अनुमोदन अपेक्षित है, तो वह प्रोजेक्ट के क्रियान्वयन के साथ-साथ समय रहते ले लिया जाएगा।
	(v) पैरा 2(vi) में वीओसीपीटी ने कहा है कि पूंजीगत निकर्षण के लिए अनुमानित रु. 920 करोड़ में से रु. 234.897 करोड़ सरकार द्वारा अनुदान के रूप में जारी किये जाने की संभावना थी। इस संबंध में पत्तन सरकार से प्राप्त पत्र / सूचना की प्रति प्रस्तुत करें।	भारत सरकार को पीआईबी ज्ञापन प्रस्तुत कर दिया गया है। इस पर मंत्रालय में विचार चल रहा है। पीआईबी से अनुमति मिल जाने पर अनुमति (क्लियरेंस) की सूचना दी जाएगी।
	(vi) पत्तन ने बताया है कि लागत विवरणी में मानी / ली गई नियोजित पूंजी सरकार से मिलने वाले अनुदान को बाहर रख रहा है। किंतु, फार्म 4 ए या फार्म 3 ए, आरओसीई के दावे के उद्देश्य से नियोजित पूंजी में ऐसा कोई समायोजन नहीं दिखाते।	संशोधित प्रस्तुतियों में इसका अनुपालन किया गया है।
	(vii) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3 मांग करती है कि महापत्तन एस्क्रो एकाउंट में उपलब्ध निधियों का (जो	एस्क्रोफंड का उपयोग, पहले से ही, संशोधित प्रस्तुतियों में अधिशेष, की उपलब्धता के संबंध में हो रहा है।

	निजी प्रचालन से राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति से खड़ी की गई हैं) निर्धारित समय सीमा के भीतर पत्तन स्थापित इन्फ्रास्ट्रक्चर सुविधाओं के सृजन / आधुनिकीकरण के लिए उपयोग कर लें। इस प्रसंग में, पत्तन बताए कि क्यों प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रावधान के अनुसार, पूंजीगत निकर्षण पर प्रस्तावित व्यय का वित्त पोषण ऐस्क्रोएकाउंट में उपलब्ध जमाशेष से नहीं किया जा सकता।													
	<p>(viii) वर्ष 2015-16 में निकर्षण के लिए रु. 711 करोड़ के सकल खंड में प्रस्तावित वृद्धि में उथला जल बर्थ। और II के सामने निकर्षण भी शामिल है। वीओसीपीटी के पत्र सं. फिन-ओएफसीजे-पीआरजेड-पीपीपीपी IV-13 दिनांक 28 मई 2013 से यह समझा गया है कि निर्माण सामग्री पीपीपी प्रोजेक्ट के संबंध में उथले जल बर्थ के संदर्भ से कोई मुकदमा अभी बाकी है।</p> <p>पत्तन ने उथला जल बर्थ (निर्माण सामग्री) से संबंधित पीपीपी प्रोजेक्ट से कोई यातायात प्रोजेक्ट नहीं किया है। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए पत्तन से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि निर्माण सामग्री प्रोजेक्ट से संबंधित एसडीडब्ल्यू के सामने पूंजीगत निकर्षण हेतु प्रस्तावित निवेश क्या इसी प्रशुल्क चक्र में आरंभ होगा और पूरा हो जाएगा। वर्ष 2015-16 में रु. 711 करोड़ के कुल प्रस्तावित निवेश में से इस बर्थ के लिए प्रस्तावित निकर्षण लागत का विवरण प्रदान करे। पत्तन से यह भी पुष्टि करने का अनुरोध है कि क्या एनसीबी III बर्थ के लिए अनुमानित निकर्षण व्यय पत्तन द्वारा बताए गए लंबित अदालती मामले की दृष्टि से, इस प्रशुल्क चक्र में कार्यान्वित हो जाएगा।</p>	<p>एनसीबी I, II, IV एसडब्ल्यूबी(निर्माण) और एसडब्ल्यूबी(सीमेंट) के लिए पूंजीगत निकर्षण लागत की संशोधित फेजिंग नीचे प्रदत्त है-</p> <table border="1"> <tr> <th colspan="3">2013-14 एवं 2014-15</th></tr> <tr> <td>(क)</td><td>एनसीबी II और एसडब्ल्यूबी बर्थों के सामने निकर्षण</td><td>रु. 382.79 करोड़ 2013-14 रु. 81.18 करोड़ 2014-15</td></tr> <tr> <th colspan="3">2015-16</th></tr> <tr> <td>(ख)</td><td>एनसीबी III, IV और अन्यो के सामने निकर्षण</td><td>रु. 300.00 करोड़ 2014-15 रु. 552.00 करोड़ 2015-16</td></tr> </table> <p>पुष्टि की जाती है कि सभी प्रोजेक्ट प्रशुल्क चक्र के दौरान 31.03.2016 तक पूरे हो जायेंगे।</p>	2013-14 एवं 2014-15			(क)	एनसीबी II और एसडब्ल्यूबी बर्थों के सामने निकर्षण	रु. 382.79 करोड़ 2013-14 रु. 81.18 करोड़ 2014-15	2015-16			(ख)	एनसीबी III, IV और अन्यो के सामने निकर्षण	रु. 300.00 करोड़ 2014-15 रु. 552.00 करोड़ 2015-16
2013-14 एवं 2014-15														
(क)	एनसीबी II और एसडब्ल्यूबी बर्थों के सामने निकर्षण	रु. 382.79 करोड़ 2013-14 रु. 81.18 करोड़ 2014-15												
2015-16														
(ख)	एनसीबी III, IV और अन्यो के सामने निकर्षण	रु. 300.00 करोड़ 2014-15 रु. 552.00 करोड़ 2015-16												
	(ix) फार्म 4 बी में सकल खंड में प्रस्तावित वृद्धियाँ दर्शाती हैं कि पत्तन वर्ष 2014-15 में एनसीबी- II के सामने निकर्षण की मद में रु. 209 करोड़ खर्च करना और एनसीबी-III, IV शैलो ड्रॉफ्ट बर्थ। और II के सामने निकर्षण की मद में रु. 711.00 करोड़ खर्च करना प्रस्तावित करता है। वीओसीपीटी के प्रस्ताव का पैरा 2 (vi) बताता है कि रु. 920 करोड़ की पूंजीगत निकर्षण लागत में से रु. 234.87 करोड़ सरकार द्वारा जारी किए जाने की संभावना है। इस संबंध में पत्तन सरकार द्वारा जारी की गई सूचना की एक प्रति प्रस्तुत है।	फैज-1(एनसीबी-II), एसडब्ल्यूबी सीमेंट, एसडब्ल्यूबी निर्माण सामग्री के लिए संशोधित पूंजीगत निकर्षण लागत के आधार पर, पीआईबी जापन भारत सरकार को दे दिया गया है। उस पर मंत्रालय में विचार चल रहा है। पीआईबी की अनुमति मिलने पर उसकी सूचना दी जाएगी।												
	ड.(i) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, आदेश के पैरा 17 (ix) (ड.) के अनुसार, वीओसीपीटी ने सूचित किया था कि जल मार्ग और गोदी खाड़ी की 12.80 मी. तक के निकर्षण से संबंधित रु. 538 करोड़ की प्रोजेक्ट लागत में से प्रोजेक्ट लागत का 35% अर्थात् रु. 188.30 करोड़ सरकार द्वारा अनुदान के रूप में स्वीकृत किया जाएगा और शेष रु.349.70 करोड़ आंतरिक संसाधनों से औंशिक रूप से ऐस्क्रोएकाउंट से पूरा किया जाना प्रस्तावित था। हमारे द्वारा रु.349.70 करोड़ की तैयार की गई लागत विवरणी में रु.44.50 करोड़ पर वर्ष 2010-11 में और शेष रु. 305.20 करोड़ पर वीओसीपीटी द्वारा सूचित	भारत सरकार से अनुदान निम्नानुसार प्राप्त किया जाना है। जनवरी 2013- रु. 100.13 करोड़ मार्च 2013- रु.24.50 करोड़ और जुलाई 2013-रु.40.50 करोड़। इस पर पूंजीगत निकर्षण व्यय में कमी के रूप में विचार किया गया है जिसकी 2011-12 में (रु.124.63 करोड़) और 2012-13 में (रु.40.50 करोड़) के रूप में पूंजी व्यवस्था की गई। और घटे मूल्य को मूल्यहास माना गया।												

	स्थिति के आधार पर विचार किया गया था । यदि इस मद के संदर्भ से वास्तविक स्थिति वर्ष 2011-12 के लिए विचारे गए अनुमानों से (जैसा हमारे आदेश के पैरा 17 (xvi) (क) से (ड.) में दिया गया है) भिन्न होती है तो कृपया व्यौरा दें और (उसे) लागत विवरणी में कैसे प्रस्तुत किया गया, बताएँ ।	
	(ii) वीओसीपीटी ने दिनांक 28 फरवरी 2013 के अपने प्रस्ताव के पैरा (v) में बताया है कि 12.80 मी. से संबंधित पूंजीगत निकर्षण प्रोजेक्ट के लिए सुनिश्चित किया गया अनुदान रु. 165.13 करोड़ है । वर्तमान प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा निर्देशित अनुदान, पिछले प्रशुल्क आदेश में बताई गई स्थिति से अलग जाता है । इस स्थिति को रु. 188.30 करोड़ प्रोजेक्ट लागत रु. 538 करोड़ का 35%स्वीकृत करने वाले पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीडी-11015 /3/2004-टीपीटी दिनांक 20 जून 2008 का समर्पन प्राप्त था । कृपया स्थिति स्पष्ट करें ।	₹165.13 करोड़ के अनुदान घटक के साथ रु. 471.00 करोड़ के संशोधित लागत अनुमानों की, मंत्रालय के पत्र सं. पीडी-11015/3/2004- टीपीटी दिनांक 27.12.2012 के माध्यम से सरकार द्वारा स्वीकृति दी गई है । (रु. 100.13 करोड़ स्वीकृति आदेश सं. पीडी-11015/3/2004-वीओसीपीटी दिनांक 19.03.2013 रु. 24.50 करोड़
	(iii) वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि सहायता अनुदान के रूप में सरकार द्वारा प्रदत्त रु. 165.13 करोड़ में से रु. 100 करोड़ पर वर्ष 2012-13 में अनुदान के रूप में विचार किया गया है और रु. 65.13 में अनुदान के रूप में विचार किया गया है और रु. 65.13 करोड़ पर वर्ष 2013-14 में पूंजीगत व्यय में कटौती के रूप में विचार किया गया है । कृपया तस्दीक करें कि वर्ष 2012-13 में सहायता अनुदान मिला था और इसके साथ लागत विवरणियों / वार्षिक लेखा में किए गए समायोजनों को भी स्पष्ट करें ।	भारत सरकार से अनुदान निम्नानुसार प्राप्त हुए हैं- जनवरी 2013 रु. 100.13 करोड़, मार्च 2013- रु. 24.50 करोड़, जुलाई 2013 रु. 40.50 करोड़ । इसी (राशि) पर वर्ष 2012-13 में (रु. 40.50 करोड़) पूंजीगत निकर्षण व्यय में कटौती या कमी तथा पूंजी में परिवर्तित के रूप में विचार किया गया है और घटे हुए मूल्य पर मूल्यहास के रूप में विचार किया गया है ।
	(च) पुष्टि करें कि प्रत्येक वर्ष के दौरान समस्त प्रस्तावित खर्च उसी वर्ष की लेखा बहियों में पूंजी में बदल दिया जाएगा और उतनी ही राशि के बराबर मूल्य की परिसंपत्तियाँ उसी-उसी वर्ष में प्रचालन के लिए प्रत्यक्ष रूप से उपलब्ध होंगी ।	पुष्टि की जाती है ।
	(छ) फार्म 9 में क्रम सं. (VII) (C) वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए पत्तन के इन्फ्रास्ट्रक्चर के निर्माण / में सुधार के लिए ऐस्क्रोएकाउंट से किया गया निवेश दर्शाता है । किंतु फार्म 4 ए का क्रम सं. VI इन वर्षों के दौरान ऐस्क्रोएकाउंट से शून्य निवेश दर्शाता है । सही-सही स्थिति दर्शाने के लिए फार्म 4 ए की क्रम सं. VI में सुधार किया जायेगा । उपगतिविधिवार लागत विवरणियों और समेकित लागत विवरणी में प्रतिलाभ के परिकलन के लिए, परिणामस्वरूप अथवा परिणामतः फेरबदल नियोजित पूंजी में भी किये जाएं ।	ऐस्क्रोफंड के उपयोग की संशोधित विवरणी फार्म 9 में, एनसीबी-II, III, IV एसडब्ल्यूबी (निर्माण), एसडब्ल्यूबी (सीमेंट) बर्थ अग्रभागों (बर्थ फेसेज) से पहले 12.8 मी. (ड्रॉफ्ट) तक पूंजीगत निकर्षण प्रोजेक्ट की मद में दिखायी गयी है ।
(ii)	कामकाजी पूंजी (वर्किंग कैपिटल) प्रशुल्क दर्शियों की धारा 2.9.9 चालू परिसंपत्तियों के अनुमान के लिए मानदंड तय करती है । मार्गदर्शियों के अनुसार विविध देनदारों का अनुमानन 2 माह के संपदा राजस्व और 2 माह के रेल्वे टर्मिनल प्रभार और एक माह के नकद खर्चों पर नकद शेष पर किया जाना है । फार्म 4 ए में चालू परिसंपत्तियों के आकलन के लिए वीओसीपीटी	विविध देनदारों के अनुमान और नकद शेष प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार हैं । हमारे पत्तन में कोई रेलवे टर्मिनल प्रभार लागू नहीं है । जहाँ तक संपदा देनदारों की बात है, विवादित कमाइयों और न्याय प्रक्रिया के अधीन को विभिन्न वर्षों में आय गिना गया है, किंतु अभी तक वसूल नहीं किया गया । इसकी पूरी राशि पर विचार किया गया है क्योंकि वसूली 10 वर्ष से अधिक से लंबित

	द्वारा विचार किये गए विविध देनदारों के अनुमान और नकद शेष प्रशुल्क मार्गदर्शियों का अनुपालन नहीं करते। वीओसीपीटी से प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 के अनुसार अनुमानों को सुधारने का अनुरोध है।	है। दीर्घकालिक लंबित विवादित आय की प्रकृति पर विचार करते हुए, कृपया इसे स्वीकार किया जाए।
(12)	<p>निकर्षण के लिए विशेष दर के संबंध में बयान /विवरणी</p> <p>दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 17 (xxii) (ड.) पूंजीगत निकर्षण गतिविधि से संबंधित लागत स्थिति का सार-संक्षेप देता है जो कथित आदेश के संलग्नक -II के रूप में जुड़ा है। कथित आदेश के अनुसार 2004-05 (19.05.2005 के बाद) से 2010-11 तक की अवधि के लिए वास्तविकों पर आधारित रु. 2889.89 लाख का आकलित घाटा और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए निकर्षण गतिविधि में अनुमानित रु. 3689.42 लाख का घाटा दोनों मिलाकर कुल रु. 6579.32 लाख का घाटा वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित रु. 4543.55 लाख के राजस्व अधिशेष और वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए संपदा गतिविधि में आकलित रु. 378.87 लाख के वास्तविक अधिशेष के समक्ष समायोजित किया जाना था।</p> <p>पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार, 31 मार्च 2013 को निकर्षण गतिविधि में रु. 1656.90 लाख का शेष घाटा, संपदा किरायों में अनुमोदित फेर बदलों (सुधारों) और संशोधनों से पूरा किया जाना था। दिखाई देता है कि पत्तन ने निकर्षण गतिविधि से संबंधित लागत विवरणी (विवरणी-ख) में समायोजन के लिए रु. 378.87 लाख के अनुमोदित अधिशेष पर ही विचार किया है। इस संबंध में पत्तन से पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुपालित नीति के अनुसार निम्नलिखित समायोजनों पर विचार करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	वर्ष 2012-13 के वास्तविकों को शामिल करते हुए निकर्षण गतिविधि से संबंधित संशोधित विवरणी प्रस्तुत है।
(i)	क्रम सं. (5) पर हमारे प्रश्न की दृष्टि से वर्ष 2011-12 के लिए, रेलवे गतिविधि में घाटे के समायोजन के बिना वर्ष 2011-12 के लिए शुद्ध अधिशेष पर पिछले प्रशुल्क आदेश में पालन की गई नीति के अनुसार, निकर्षण गतिविधि में घाटे को पूरा करने हेतु विचार अवश्य होना चाहिए।	क्रम सं. 5(iii) के जरिये पत्तन के उत्तर की दृष्टि से कि रेलवे गतिविधि कोई अकेली अनन्य गतिविधि नहीं है, बल्कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का एक भाग है उसका प्रासंगिक है यह उचित होगा कि कथित गतिविधि द्वारा घाटे को रेलवे मंत्रालय द्वारा एक व्यावहारिक दर स्वीकृत किए जाने तक आत्मसात किया जाए / यातायात इतना सक्षम हो जाए कि निम्नदर के कारण होने वाले घाटे को आत्मसात कर ले।
(ii)	पिछले प्रशुल्क आदेश में नीति मार्ग का अनुपालन करते हुए वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक अधिशेष / घाटा निर्धारित किया जाए। इस प्रकार आकलित शुद्ध अधिशेष को, निकर्षण घाटा पूरा करने के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में पालन किये गए नीति मार्ग के अनुसार, वास्तविकों से अनुमानों को अद्यतन करते हुए ही, समायोजित किया जाना है।	ऊपर 12(i) के उत्तर की दृष्टि से यह उचित होगा कि कथित गतिविधि द्वारा घाटे को, रेल मंत्रालय द्वारा, प्रहस्तित यातायात के लिए एक व्यावहारिक दर स्वीकृत किये जाने तक आत्मसात करना होगा और वह निम्न दर के कारण होने वाले घाटे को आत्मसात करने हेतु पर्याप्त है / होगा।
(iii)	पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित दरमान की अनुसूची 2.5 के नोट (1) के अनुसार निकर्षण के लिए विशेष दर को 1 अप्रैल 2013 से स्वतः ही प्रचालन में बंद हो जाना था। किन्तु इसके दरमान की वैधता को विस्तार प्रदान करने हेतु वीओसीपीटी के अनुरोध पर पूंजीगत निकर्षण के लिए विशेष दर को भी 1 अप्रैल 2013 से आगे 30	जहाँ तक पूंजीगत निकर्षण गतिविधि है, यह अभी भी घाटे में है। मार्च 2016-17 में वर्तमान प्रशुल्क चक्र के पूरा होने के बाद और 2012-13 के लिए वास्तविक पर विचार किए जाने के बाद भी यही उचित है कि 1.4.2013 के बाद तथाकथित अधिशेष के लिए कोई समायोजन किए बिना पूंजीगत निकर्षण लेवी को जारी

	सितम्बर 2013 तक अथवा संशोधित दरमान के क्रियान्वित होने तक, हमारे आदेश सं. टीएमपी/9/2010 -टीपीटी दिनांक 9 मई 2013 के जरिये, विस्तार प्रदान किया गया था। उस आदेश में कहा गया था कि 1 अप्रैल 2013 से आगे जमा होने वाला अतिरिक्त अधिशेष भावी प्रशुल्क में पूरी तरह समायोजित किया जाएगा। इस प्रसंग में, विशेष दर लगाने से वीओसीपीटी को प्राप्त वास्तविक राजस्व और विस्तारित अवधि अर्थात् 1 अप्रैल 2013 से आगे के लिए इस गतिविधि में अर्जित अतिरिक्त अधिशेष प्रस्तुत करें।	रखा जाए।
(iv)	उपर्युक्त प्रेक्षणाओं के प्रकाश में, वर्ष 2011-12 और 2012-13(मसौदा / अनन्तिम) के लिए वर्षवार आगमन और बहिर्गमन को और निकर्षण गतिविधि में घाटे को पूरा करने हेतु अपनी लागत विवरणी में वीओसीपीटी द्वारा नहीं किए गए समायोजनों को दर्शाते हुए निकर्षण लेखा की संशोधित विवरणी प्रस्तुत करें।	2012-13 के वास्तविकों के साथ संशोधित विवरणी प्रस्तुत है। 12 के (i) से (iii) पर वर्णित कारणों के लिए मांगे गए समायोजनों का प्रश्न नहीं उठता।
(v)	पिछले प्रशुल्क आदेश में पैरा 17 (xxii) (सी) के अनुसार वीओसीपीटी से अपेक्षा थी कि वह अगले प्रशुल्क संशोधन के समय आईडीबीआई से कर्ज लेते समय की अवधि से निकर्षण गतिविधि के इन्फ्लो / आउटफ्लो का संपूर्ण विश्लेषण प्रस्तुत करेगा। वीओसीपीटी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत नहीं की है। वीओसीपीटी से निकर्षण गतिविधि का अपेक्षित विश्लेषण प्रस्तुत करने का अनुरोध है।	विवरणी -(ग) में प्रस्तुत। (प्रस्तुत की गई बताई गई, विवरणी -ग में वर्ष 2011-12 से 2015-16 तक निकर्षण गतिविधि सन्निहित है, न कि वर्ष 2005 में आईडीबीआई से कर्ज लेते समय की अवधि से)
(13)	ऐस्क्रो एकाउंट में जमा करना / से निकालना (फार्म -9)-	
(i)	विभिन्न अन्य पीपीपी प्रोजेक्टों से 2014-15 और 2015-16 वर्षों के लिए फार्म -9 की क्रम सं. 1(iii) पर प्रस्तुत रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति के साथ प्रत्येक प्रोजेक्ट के लिए अनुमानित यातायात, अनुमानित सकल राजस्व और अनुमानित % राजस्व हिस्सेदारी की विस्तृत गणना भी प्रस्तुत करें। राजस्व हिस्सेदारी के अनुमानन के लिए प्रत्येक पीपीपी परियोजना के यातायात के अनुमानन का आधार भी दिया जाए।	रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी के अनुमानन की विस्तृत गणना प्रस्तुत है।
(ii)	मेसर्स पीएसए सिकल के साथ लाइसेंस करारनामा के परिशिष्ट 12 के अनुसार प्रति टीईयू रॉयल्टी प्रत्येक वर्ष बढ़ेगी। किंतु न्यायालय से स्थगन आदेश को देखते हुए वीओसीपीटी ने मेसर्स पीएसए सिकल से 19 जुलाई 2011 से वर्ष 2015-16 तक रु. 1969/- प्रति टीईयू की रॉयल्टी की समान दर पर विचार किया है। कृपया इस संबंध में अदालत के संबंधित आदेश की एक प्रति प्रस्तुत करें और कथित अदालती मुकदमे की वर्तमान स्थिति बताइए।	स्थगन / रोक को संपूर्ण बनाने वाले अदालती आदेश की प्रति प्रस्तुत है। मेसर्स पीएसए सिकल टर्मिनल्स लि. को आर्बिट्रेशन एंड कॉन्सिलिएशन एक्ट के तहत वाद उठाने की अनुमति दी गई है और मामला इस उद्देश्य के लिए गठित आर्बिट्रल ट्रिब्यूनल के विचाराधीन है। (बताया गया है कि अदालती आदेश की प्रति प्रस्तुत कर दी गई है, वह प्रस्तुत नहीं की गई है।)
(iii)	पत्तन ने पूंजीगत खर्च पूरा करने के लिए वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान ऐस्करो एकाउंट से क्रमशः रु. 5520 लाख और रु. 7450 लाख लगाने (खर्च करने) का प्रस्ताव किया है। कृपया, ऐस्करो एकाउंट से वित्त पोषित किए जाने वाले प्रस्तावित प्रोजेक्टों के विवरण के साथ इन राशियों (आँकड़ों) का विस्तृत विवरण भी दें।	रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्त होने लायक (वर्षवार) की कुल राशि और भावी निकर्षण प्रोजेक्ट के लिए ऐस्करो फंड का उपयोग दर्शाने वाली संशोधित विवरणी प्रस्तुत है। निकर्षण प्रोजेक्ट की पूर्ति के लिए ऐस्करो फंड के उपयोग का संक्षिप्त रूप नीचे दिया गया है:-

(iv)	पत्तन से यह भी अनुरोध है कि वह 2011-12 और 2012-13 वर्षों के लिए एस्क्रो एकाउंट से रॉयल्टी प्राप्तियों और निवेश के संबंध में वास्तविक इन्फ्लो और आउटफ्लो का वर्षवार विवरण और वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमानित स्थिति प्रस्तुत करें। इस प्रयोजन से पत्तन, दिनांक 11 अक्तूबर 2011 के पिछले आदेश के पैरा 17 (ix) (च) पर दी गई सारणी को अपना सकता है।	<table><tr><th colspan="4">एस्करोफंड से ली गई राशि का विवरण (वर्ष वार)</th></tr><tr><th>क्र. सं.</th><th>वर्ष</th><th>परिवोजना का नाम</th><th>राशि (लाख रु.में)</th></tr><tr><td>1.</td><td>2011-12</td><td>12.80 मीटर ड्रॉट पोत की जरूरत पूरी करने के लिए गोदी खाड़ी और जल मार्ग का निकर्षण</td><td>17061</td></tr><tr><td>2.</td><td>2012-13</td><td>-वही-</td><td>5055</td></tr><tr><td>3.</td><td>2013-14</td><td>एनसीबी-II और दो अदद उथला जल बर्थों के सामने निकर्षण</td><td>5 5</td></tr><tr><td>4</td><td>201 - 15</td><td>-वही-</td><td>8385</td></tr><tr><td>5</td><td>015- 16</td><td>एनसीबी-III, IV और अन्य के सामने निकर्षण</td><td>10137</td></tr><tr><td colspan="3">कुल योग:</td><td>45693</td></tr></table>	एस्करोफंड से ली गई राशि का विवरण (वर्ष वार)				क्र. सं.	वर्ष	परिवोजना का नाम	राशि (लाख रु.में)	1.	2011-12	12.80 मीटर ड्रॉट पोत की जरूरत पूरी करने के लिए गोदी खाड़ी और जल मार्ग का निकर्षण	17061	2.	2012-13	-वही-	5055	3.	2013-14	एनसीबी-II और दो अदद उथला जल बर्थों के सामने निकर्षण	5 5	4	201 - 15	-वही-	8385	5	015- 16	एनसीबी-III, IV और अन्य के सामने निकर्षण	10137	कुल योग:			45693
एस्करोफंड से ली गई राशि का विवरण (वर्ष वार)																																		
क्र. सं.	वर्ष	परिवोजना का नाम	राशि (लाख रु.में)																															
1.	2011-12	12.80 मीटर ड्रॉट पोत की जरूरत पूरी करने के लिए गोदी खाड़ी और जल मार्ग का निकर्षण	17061																															
2.	2012-13	-वही-	5055																															
3.	2013-14	एनसीबी-II और दो अदद उथला जल बर्थों के सामने निकर्षण	5 5																															
4	201 - 15	-वही-	8385																															
5	015- 16	एनसीबी-III, IV और अन्य के सामने निकर्षण	10137																															
कुल योग:			45693																															
(14)	कार्गो प्रहस्तन संभाग (सीएचडी)																																	
(i)	(क) प्रशासनिक रिपोर्ट का भाग बनने वाली वित्तीय वर्ष 2011-12 के लेखा के नोट्स कहते हैं कि टीपीटी कार्गो प्रहस्तन श्रमिक पूल (टीपीटीसीएचएलपी) के लेखा 1 अगस्त 2011 से वीओ चिंदबरनार पत्तन न्यास के कार्गो प्रहस्तन संभाग (सीएचडी) के रूप में आमेलित कर दिया गया है। इसलिए 1 अगस्त 2011 से अवधि के लिए सीएचडी की वित्तीय स्थिति वीओसीपीटी के वार्षिक लेखाओं में शामिल हैं। तथापि, पत्तन से 1 अप्रैल 2011 से 31 जुलाई 2011 तक की अवधि के लिए टीपीटीसीएचएलपी के ऑडिट लेखा अग्रेषित करने का अनुरोध है।	1 अप्रैल 2011 से 31 जुलाई 2011 तक की अवधि के लिए सीएचडी के ऑडिटेड एकाउंट्स प्रस्तुत हैं।																																
	(ख) वर्ष 2011-12 के लिए विवरणी –II में ऑकड़ों के दो सैट दिखाए गए हैं। कृपया वर्ष 2011-12 के संबंध में ठीक-ठीक स्थिति की पुष्टि करें जिनका (1.4.2011 से 31.7.2011 तक) टीपीटीसीएचएलपी के ऑडिटेड एकाउंट्स से और वीओसीपीटी से आमेलन के बाद 12.8.2011 से 31.3.2012 तक कार्गो प्रहस्तन संभाग (सीएचडी) के खातों से मिलान कर लिया गया हो।	संशोधित गणनाओं में प्रस्तुत ऑकड़े 1.4.2011 से 31.7.2011 तक की और 1.8.2011 से 31.3.2012 तक की अवधियों के लिए सीएचडी के संबंध में अनुमोदित लेखा के अनुरूप है।																																
(ii)	चूंकि वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो गया है वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह मसौदा / अनन्तिम लेखा के आधार पर वर्ष 2012-13 के वास्तविकों के संदर्भ से कार्गो प्रहस्तन संभाग से संबंधित लागत विवरणी को अपडेट करे। (अपडेटेड) लागत विवरणी प्रस्तावित करने हेतु वीओसीपीटी द्वारा भरोसा किए गए मसौदा / अनन्तिम लेखा की प्रति भी अग्रेषित की जाए। वीओसीपीटी यदि जरूरी समझे तो 2012-13 के वास्तविकों के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानों की समीक्षा करे और संशोधन करे।	अनुपालन किया गया। सीएचडी से संबंधित अनुसूचियों के साथ वार्षिक लेखा 2012-13 में पत्तन के साथ संलग्नता में सीएचडी का लेखा प्रस्तुत है।																																
(iii)	पिछले प्रशुल्क आदेश में, प्राधिकरण ने कार्गो प्रहस्तन श्रमिक संभाग (सीएचएलडी) से श्रमिकों की तैनीती के लिए दरें निर्धारित करने हेतु वर्ष 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों पर विचार किया था। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 अपेक्षा करती है कि दरों की समीक्षा के समय अनुमानों से वास्तविक भौतिक और वित्तीय परिमाणों की तुलना की जाए। इस प्रसंग में, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किये गए अनुमानों की तुलना में वास्तविक प्रस्तुत करें और अनुमानित स्तर से भिन्नता होने के कारण भी बताएँ।	31.03.2013 को रु. 1607.82 लाखके लगातार घाटेपर विचार करते हुए, सीएचडी के मामले में वास्तविक भौतिक और वित्तीय ऑकड़ों की तुलना का प्रश्न ही नहीं उठता। बताया जाता है कि 2011 के प्राधिकरण के आदेश के संबंध में 46.76% की वृद्धि है (रु. 847.46 लाख की तुलना में रु. 124377 लाख)।																																

(iv)	पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2010-11 के लिए जिन वास्तविकों पर विचार किया गया वे अनऑडिटेड एकाऊंट पर आधारित थे । पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 12 (iii)(बी) के अनुसार वर्ष 2010-11 के लिए विचार किये गए वास्तविक (अनऑडिटेड) का ऑडिटेड आँकड़ों के साथ सत्यापन किया जाना है । अतः वीओसीपीटी से वर्ष 2010-11 का टीपीटीसीएचएलपी का ऑडिटेड एकाऊंट प्रस्तुत करने का अनुरोध है ।	सीएचडी का वर्ष 2010-11 का ऑडिटेड एकाऊंट प्रस्तुत है ।																																				
(v)	कृपया वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए सीएचडी के वार्षिक लेखा (अन्तिम /मसौदा लेखा) में सूचित किए गए आय, प्रचालन व्यय, वि.वि.आ, वि.वि.व्य. का मिलान करने वाली विवरणी प्रस्तुत करें । इसी प्रकार, वर्ष 2013-14 से मिलान किया जाए, यदि उन पर अनुमानों के प्रयोजन से विश्वास किया गया है ।	<div>(रु. करोड़ों में)</div> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>वर्ष</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14 ब.अनु.</th></tr><tr><td>1.</td><td>प्रचा.आय</td><td>64.48</td><td>72.02</td><td>54.31</td><td>68.22</td></tr><tr><td>2.</td><td>प्रचा.व्यय</td><td>57.33</td><td>51.66</td><td>57.54</td><td>61.64</td></tr><tr><td>3.</td><td>वि.वि.आय</td><td>0.46</td><td>0.59</td><td>0.68</td><td>0.25</td></tr><tr><td></td><td>वि.वि.व्यय</td><td>8.</td><td>20.00</td><td>13.53</td><td>14.0</td></tr><tr><td>4</td><td>घाटा</td><td>(-)0.47</td><td>0.96</td><td>(-)16.08</td><td>(-)7.17</td></tr></table> <p>(वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत उपरोक्त सारणी सीएचडी के लिए वार्षिक लेखा के अनुसार विभिन्न वर्षों और बजट अनुमान 2013-14 के लिए आय और व्यय, तथा लाभ (अधिशेष) / हानि (घाटा) का सार है यह मिलना विवरणी नहीं है).</p>	क्र. सं.	वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14 ब.अनु.	1.	प्रचा.आय	64.48	72.02	54.31	68.22	2.	प्रचा.व्यय	57.33	51.66	57.54	61.64	3.	वि.वि.आय	0.46	0.59	0.68	0.25		वि.वि.व्यय	8.	20.00	13.53	14.0	4	घाटा	(-)0.47	0.96	(-)16.08	(-)7.17
क्र. सं.	वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14 ब.अनु.																																	
1.	प्रचा.आय	64.48	72.02	54.31	68.22																																	
2.	प्रचा.व्यय	57.33	51.66	57.54	61.64																																	
3.	वि.वि.आय	0.46	0.59	0.68	0.25																																	
	वि.वि.व्यय	8.	20.00	13.53	14.0																																	
4	घाटा	(-)0.47	0.96	(-)16.08	(-)7.17																																	
(vi)	टीपीटीसीएचएलपी से श्रमिकों की तैनाती के लिए लेवी के पिछले संशोधन के दौरान प्राधिकरण पैरा 12 (ii) में वीओसीपीटी को कोयला पोतघाट में तापीय कोयले के प्रहस्तन के बारे में श्रमिक दलों की सैद्धांतिक बुकिंग के मुद्दे को प्राथमिकता से सुलझाने का सुझाव दिया था ।	सीएचडी के श्रमिक निर्धारण पैमाने को ट्रिब्यूनल अवार्ड (ट्रिब्यूनल के निर्णय) के अनुसार मई 2012 से सुधारा गया है । इसलिए सैद्धांतिक श्रमिक दलों की नियुक्ति / तैनाती का मुद्दा ही नहीं उठता ।																																				
(vii)	पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय जब पत्तन से यह तस्दीक करने के लिए कहा गया था कि क्या राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल के निर्णय के अनुसार संशोधित श्रमिक निर्धारण पैमाना (मान) टीपीटीसीएचएलपी से श्रमिकों की तैनातीके संदर्भ से लागू किया गया है, वीओसीपीटी ने आश्वासन दिया था कि संशोधित श्रमिक निर्धारण मान / पैमाना, टीपीटीसीएचएलपी के पत्तन के आमेलन पर श्रमिक यूनियन से सलाह मशविरा करने के बाद लागू किया जाएगा । सहमति के अनुसार, पत्तन को सलाह दी गई थी कि वह अगली समीक्षा / संशोधन के समय संशोधित सामग्री निर्धारण मान और आधार सामग्री का प्रभाव ग्रहण करे । अतएव, वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह पुष्टि करे कि राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल निर्णय के अनुसार क्या सीएचडी में संशोधित श्रमिक निर्धारण मान लागू किया गया है और क्या वर्तमान प्रस्ताव ने संशोधित श्रमिक निर्धारण मान के प्रभाव पर विचार किया है ? इसके अलावा वीओसीपीटी से निम्नलिखित प्रस्तुत करने का अनुरोध है:	सीएचडी का श्रमिक निर्धारण मान ट्रिब्यूनल निर्णय के अनुसार मई 2012 से सुधार / बदला गया है । साथ ही, वर्ष 2012-13 के वास्तविकों और 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों में, जैसा कि उपरोक्त में कहा गया है, संशोधित श्रमिक निर्धारण मान के प्रभाव पर विचार किया गया है ।																																				
	(क) संशोधित श्रमिक निर्धारण मान लागू करने से पहले और उसके बाद सीएचडी द्वारा प्रहस्तित विभिन्न वस्तुओं के लिए श्रमिक निर्धारण मान की तुलनात्मक स्थिति दर्शाने वाली एक विवरणी ।	प्रस्तुत ।																																				
	(ख) राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल निर्णय लागू किए जाने से पहले और इसके लागू किए जाने के बाद वीओसीपीटी –सीएचडी से	नियोजन के औसत दिन : 19 दिन निर्णय से पहले । नियोजन के औसत दिन : 8 दिन निर्णय के बाद																																				

	कार्गो प्रहस्तन कर्मचारियों के नियोजन के औसत दिनों की संख्या बताएँ।	विवरणी प्रस्तुत है।																																								
	(ग) कृपया पुष्टि करें कि वीओसीपीटी –सीएचडी से श्रमिकों की कोई सैद्धांतिक बुकिंग नहीं है।	सीएचडी के श्रमिक निर्धारण मान को ट्रिब्यूनल निर्णय के अनुसार मई 2012 से सुधारा गया है। इसलिए, सैद्धांतिक गैंग्स के मुद्दे का प्रश्न ही नहीं उठता।																																								
(viii)	पुष्टि करें कि क्या ईकाई दर भुगतानों के संदर्भ में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमान संशोधित डाटा पर विचार करते हैं?	जी हाँ।																																								
(ix)	टीपीटी सीएचएलपी की दरों के पिछले संशोधन में, अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान लेवी की समीक्षा करते समय पत्तन ने उत्पादकता के साथ जुड़ी चढ़ती गिरती दरें प्रस्तावित करने पर सहमति जताई थी (जैसा मुर्गाव पत्तन न्यास में है)। किन्तु वीओसीपीटी का प्रस्ताव, पिछले प्रशुल्क आदेश में इसके द्वारा स्वीकृत स्थिति के अनुसार नहीं है। वीओसीपीटी वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह पिछले आदेश में प्रदत्त सुझाव का पालन करे।	कोयला पोतघाट-II में कोयले के संबंध में नमक और अन्य बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो सीएचडी द्वारा कार्गो प्रहस्तन के प्रचालनों की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए और भारी घाटे पर विचार करते हुए निवेदन है कि पत्तन उतरते चढ़ते पैमाने पर कार्गो संबंधी प्रभार प्रस्तावित करने की स्थिति में नहीं है।																																								
(x)	यातायात																																									
	(क) कोयला पोतघाट II पर कोयला, नमक और अन्य कार्गो के लिए यातायात प्रोजैक्शन, पिछले वर्षों के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक 5 % की वृद्धि दर्शाते हैं। यातायात प्रोजैक्शनों में 5% वृद्धि दर्शाने का आधार बताइये।	पत्तन की गणनाओं में अपनायी गई धारणाओं के अनुसार।																																								
	(ख) पुष्टि करें कि सीएचडी से श्रमिक तैनाती की सेवाएँ प्राप्त करने की संभावना वाले कार्गो के लिए प्रोजैक्टेड यातायात (पत्तन के) दरमान के सामान्य संशोधन में प्रोजैक्टेड यातायात में बढवार के अनुसार है।	हाँ।																																								
(xi)	प्रचालन आय																																									
	(क) टीपीटी सीएचएलपी से श्रमिकों की तैनाती के लिए मजदूरी / दैनिक वेतन की वसूली से आय और लेवी आय वार्षिक लेखा में परस्पर इकट्ठे कर दिए गए हैं। कृपया, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वास्तविकों और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानों का, इन दो मदों के संदर्भ से विवरण प्रस्तुत करें।	<div>(रु. करोड़ों में)</div> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th></tr><tr><td>1.</td><td>मजदूरी</td><td>26.42</td><td>28.69</td><td>20.37</td><td>29.42</td></tr><tr><td>2.</td><td>लेवी</td><td>30.43</td><td>32.80</td><td>21.38</td><td>24.80</td></tr><tr><td>3.</td><td>पेंशन फंड लेवी</td><td>7.62</td><td>10.53</td><td>12.57</td><td>14.00</td></tr></table> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1.</td><td>मजदूरी</td><td>15.57</td><td>17.13</td></tr><tr><td>2.</td><td>लेवी</td><td>25.72</td><td>28.29</td></tr><tr><td>3.</td><td>पेंशन फंड लेवी</td><td>14.66</td><td>16.12</td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	1.	मजदूरी	26.42	28.69	20.37	29.42	2.	लेवी	30.43	32.80	21.38	24.80	3.	पेंशन फंड लेवी	7.62	10.53	12.57	14.00	क्र. सं.	विवरण	2014-15	2015-16	1.	मजदूरी	15.57	17.13	2.	लेवी	25.72	28.29	3.	पेंशन फंड लेवी	14.66	16.12
क्र. सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14																																					
1.	मजदूरी	26.42	28.69	20.37	29.42																																					
2.	लेवी	30.43	32.80	21.38	24.80																																					
3.	पेंशन फंड लेवी	7.62	10.53	12.57	14.00																																					
क्र. सं.	विवरण	2014-15	2015-16																																							
1.	मजदूरी	15.57	17.13																																							
2.	लेवी	25.72	28.29																																							
3.	पेंशन फंड लेवी	14.66	16.12																																							
	(ख) पुष्टि करें कि लेवी का अनुमान प्रचलित दरों पर आधारित है। लेवी आय का अनुमान, दरमान में प्रदत्त प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए दर्शाया जा सकती है।	जी हाँ।																																								
	(ग) कृपया समय-दर, ईकाई दर और लेवी से राजस्व की विस्तृत गणनाएँ प्रस्तुत करें।	समय-दर और ईकाई दर (खुदरा दर) का अपेक्षित विवरण प्रस्तुत है। प्राधिकरण के आदेश के अनुसार परिगणित लेवी = प्रहस्तित टन भार X प्रति टन लेवी दर।																																								
(xii)	प्रचालन व्यय																																									
	(क) कृपया 2012-13 में वीओसीपीटी – सीएचडी की वास्तविक शक्ति और वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए अनुमानित शक्ति का विवरण प्रदान करें।	<table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1.</td><td>कर्मचारी शक्ति</td><td>898</td><td>832</td><td>791</td><td>728</td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1.	कर्मचारी शक्ति	898	832	791	728																												
क्र. सं.	विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																					
1.	कर्मचारी शक्ति	898	832	791	728																																					

	<p>(ख) विवरण II का क्रम सं. VI वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत लेवी से पूरा किया जाने वाले कुल व्यय में वर्ष 2007-08 से 2015-16 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए मजदूरी संशोधन बकाया भी शामिल है। इस संबंध में, निम्नलिखित बातें स्पष्ट की जाएँ:</p> <p>(i) 2007-08 से 2012-13 तक की अवधि के लिए कृपया पुष्टि करें कि कर्मचारियों को किये गए वास्तविक भुगतान और कर्मचारी संबंधी व्यय में मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल नहीं है।</p> <p>(ii) वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए मजदूरी संशोधन बकाया अनुमान क्रमशः रु. 547.42 लाख, रु. 580.27 लाख और रु. 615.09 लाख लगाने के कारण और आधार प्रस्तुत करें।</p> <p>(iii) कृपया पुष्टि करें कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के व्यय अनुमानों में, पिछली अवधि के बकाया, वीआरएस भुगतान, इत्यादि एक मुश्त खर्चे शामिल नहीं हैं क्योंकि प्रशुल्क मार्ग दर्शियों की धारा 2.5.2 और प्रस्ताव दाखिल करने हेतु प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रारूप/फार्मेट के अनुसार ये लागत मद के रूप में स्वीकार्य नहीं है।</p> <p>(iv) कर्मचारियों को किया गया/जाने वाला भुगतान वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान, अलग-अलग वर्ष से पिछले वर्ष के भुगतान अनुमान की अपेक्षा क्रमशः 9.78%, 6% और 6% बढ़ना अनुमानित है। इसी प्रकार, इसी अवधि के लिए प्रशासनिक व्यय भी क्रमशः 9%, 6% और 6% बढ़ने का अनुमान है, वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2013-14 में लागू की गई वार्षिक वृद्धि, वर्ष 2013-14 में निर्णित किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों में अनुमत 7% की वार्षिक वृद्धि से अधिक पाई गई है। जैसा कि ऊपर हमारे प्रश्नों के पैरा 6(i) में बताया गया है। अतः वीओसीपीटी से निवेदन है कि वह इस अवधि के लिए अनुमेय वार्षिक वृद्धि के बताए गए स्तर के अनुसार अनुमानों को सुधारे।</p> <p>(v) लागत विवरणी 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों में से प्रत्येक में रु. 42.20 लाख का समायोजन दिखाती है जिसके बारे में दावा किया गया है कि वह वर्ष 2011-12 के लिए ईएसआई को घाटा भुगतान की मद में खर्चे के एक भाग के रूप में वसूल की जानी है। कृपया बताएँ कि किन कारणों से बीटी अवधि (2011-12) के घाटे के दावे के लिए भविष्य के प्रशुल्क में व्यवस्था की जानी है। इस संबंध में, यह प्रस्तुत किया जाता है कि धारा 2.5.2 व्यवस्था करती है कि प्रशुल्क का निर्धारण करते समय मजदूरी/पेंशन की बकाया राशियाँ, वीआरएस प्रतिपूर्ति/क्षतिपूर्ति, विगत देनदारी हेतु पेंशन फंड में अंशदान आदि जैसे एक मुश्त खर्चे ग्राह्य लागत के रूप में अनुमत नहीं होंगे।</p>	<p>(i) 2007-08 से 2010-11 तक की अवधि के लिए कर्मचारियों को वास्तविक भुगतान वेतन में 1.1.2007 से वेतनों के संशोधन का प्रभाव भी शामिल है। 1.1.2012 से प्रभावी वेतनों और मजदूरियों के संशोधन का प्रावधान मूल वेतन के 15% के साथ मंहगाई भत्ता जोड़कर प्रदान किया गया है।</p> <p>(ii) 1.1.2012 से प्रभावी वेतनों और मजदूरियों के संशोधन का प्रावधान मूल वेतन के 15% के साथ मंहगाई भत्ता जोड़ कर प्रदान किया गया है।</p> <p>(iii) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.2 की पुष्टि की जाती है।</p> <p>(iv) यह प्रस्तुत संशोधित गणनाओं में अपनाया गया है।</p> <p>(v) यह 2000 में टीपीटी-सीएचएलपी के अस्तित्व में आने से पहले के प्रस्तुत किए गए दावे के संबंध में भारतीय कर्मचारी राज्य बीमा निगम के आदेश में से उत्पन्न देनदारी को प्रस्तुत करती है। यह इससे पहले के वर्षों में प्रदान नहीं किया गया था। इसलिए यह भत्ता राशि पांच वर्ष की अवधि में फैलाना पड़ रहा है। खर्चे की प्रकृति और टीपीटी-सीएचएलपी (अब सीएचडी) के निर्माण/गठन से संबंधित देनदारी को देखते हुए इसे स्वीकार किया जाए।</p>
(xiii)	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	
	(क) वर्ष 2013-14 के लिए एफएमई व्यय में उसके	पेंशनरों की संख्या में और पेंशन राशि में वृद्धि के कारण

	पिछले वर्ष (2012-13 में) वास्तविकों / अनुमानों की अपेक्षा प्राधिकरण के पत्र सं. टीएमपी /27/2005-विविध, दिनांक 27 जून 2013 में दिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए अनुमेय 7 % वार्षिक बढवार के मुकाबले 8% वृद्धि अनुमानित करने के कारणों का औचित्य दीजिए।	वृद्धि का अनुमान 8% लगाया गया है।
	(ख) संशोधित अनुमान 2012-13 और बजट अनुमान 2013-14 में उपलब्ध एफएमई के विवरण से यह समझ आता है कि पत्तन ने परिणत पेंशन, पेंशन भुगतानों, उपादान (ग्रेच्युटी) भुगतानों के साथ-साथ पेंशन फंड / ग्रेच्युटी फंड में अंशदान पर भी विचार किया है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्राधिकरण ने पहले ही स्पष्ट कर दिया है कि वर्तमान पेंशनरों की पेंशन का भुगतान पेंशन फंड से किया जाना है। अतएव, वीओसीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेशों में और वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए प्रस्तुत अनुमानों के संदर्भ में लिए गए निर्णयों के अनुसार अपनी लागत विवरणी में फेर बदल करे।	घाटे की प्रतिशतता निकालने हेतु लागत विवरणी से पेंशन भुगतानों का बाहर रखा गया है। इसलिए, किसी फेरबदल की आवश्यकता नहीं है।
(xiv)	नियोजित पूंजी पर प्रति लाभ:- नियोजित पूंजी की विस्तृत गणना अर्थात् अचल परिसंपत्तियों और आरओसीई अनुमानित करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई कामकाजी पूंजी का विवरण प्रस्तुत करें। कृपया आरओसीई के परिकलन के लिए विस्तृत गणना प्रदान करें।	चूंकि सीएचडी एक श्रमिक आधारित संभाग है, नियोजित पूंजी में कंप्यूटर और कार्यालय के लिए अन्य उपकरण शामिल हैं। परिसंपत्तियों के विवरण वार्षिक लेखा 2012-13 (अनुसूची -3) में प्रस्तुत है।
(xv)	सीएचडी के लिए दरों के पिछले संशोधन के दौरान प्राधिकरण ने दिनांक 11 अक्तूबर 2011 के अपने आदेश के पैरा 12 (xiii) (सी) में वीओसीपीटी को पारगमन शैडों और भंडारगृहों पर सी एंड एफ प्रचालनों के लिए और झोन-बी के लिए रु. 10/- प्रति मीटरिक टन पर और कंटेनर भरने और खाली करने हेतु लेवी वैज्ञानिक तरीके से टाइम रेट वेजेज के 200% पर निकालने की सलाह दी थी और इसकी लेवी की अगली समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करते समय इन सेवाओं के लिए मानव बल की तैनाती हेतु आय, व्यय आबंटित करने का भी सुझाव दिया था। किन्तु वीओसीपीटी ने प्राधिकरण की सलाह का पालन नहीं किया है और इन मदों (सेवाओं) के लिए वर्तमान लेवी प्रस्तावित करता रहा। इस संबंध में निम्नलिखित प्रस्तुत / स्पष्ट किये जायें:-	कोयला पोतघाट-II पर कोयला तथा नमक के अलावा विभिन्न कार्गो (ज.) के लिए एमटी के अनुसार लेवी की विधि में परिवर्तन के साथ और सभी के लिए परिगणित मजदूरी की वसूली हटाने के साथ प्रस्ताव को स्वीकार किया जा सकता है / जाए।
	(क) वीओसीपीटी से प्रति टन आधार पर लेवी की गणना करने हेतु कोयला पोतघाट -II पर कोयला नमक और कोयले से इतर कार्गो के लिए और कंटेनर खाली करने / भरने संबंधी प्रचालनों, सी एंड एफ प्रचालनों और झोन-बी के लिए सीएचएलडी हेतु अनुमानित व्यय का प्रभाजन दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत करने का अनुरोध है। वैकल्पिक रूप से, इन कार्गो मदों से संभावित रूप से प्राप्त की जाने वाली आय को वसूल किए जाने वाले कुल व्यय में से बाहर रखी जाए और शेष पर कोयलों से बाहर रखी जाए और शेष पर कोयला पोतघाट II पर कोयला, नमक और अन्य कार्गो (मेनपूल) से वसूली के लिए विचार किया जाए।	क्योंकि कंटेनर भरने/खाली करने संबंधी प्रचालनों झोन-बी पर सी एंड एफ प्रचालनों की घटनाएं बहुत नगण्य हैं, (अतः) इनका प्रभाव बहुत ही नगण्य है और उसकी पूर्व-घोषणा / पूर्वानुमान घोषित नहीं किया जा सका था। इसलिए, इसे स्वीकार किया जाए।

	(ख) प्रचलित / प्रस्तावित दरों पर 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए प्रोजैक्शनों के साथ-साथ पिछले तीन वर्षों के लिए इन तीन मदों से आय प्रस्तुत की जाए ।	<div>(रु.करोड़ में)</div> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>मद</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>कोयला पोतघाट-II</td><td>3.13</td><td>3.66</td><td>4.02</td></tr><tr><td>2</td><td>नमक</td><td>0.21</td><td>0.14</td><td>0.16</td></tr><tr><td>3</td><td>जीएल कार्गो</td><td>21.46</td><td>21.92</td><td>24.11</td></tr></table> <p>(बीओसीपीटी का उत्तर स्पष्ट नहीं करता कि ऊपर सारणी में प्रस्तुत आय अनुमान प्रचलित दरों पर हैं अथवा प्रस्तावित दरों पर)</p>	क्र. सं.	मद	2013-14	2014-15	2015-16	1	कोयला पोतघाट-II	3.13	3.66	4.02	2	नमक	0.21	0.14	0.16	3	जीएल कार्गो	21.46	21.92	24.11
क्र. सं.	मद	2013-14	2014-15	2015-16																		
1	कोयला पोतघाट-II	3.13	3.66	4.02																		
2	नमक	0.21	0.14	0.16																		
3	जीएल कार्गो	21.46	21.92	24.11																		
	(ग) समय पर मजदूरियों की प्रतिशतता के रूप में लेवी की वर्तमान यूनिट के बजाए प्रति बॉक्स आधार पर कंटेनर भरने / खाली करने की संभावना स्पष्ट करें ।	<p>प्रस्तावित है ।</p> <p>(प्रस्तावित संशोधित दरमान में, कंटेनर भरने / खाली करने के लिए सीएचडी दर, कोयला और नमक से इतर अन्य कार्गो के लिए लागू (दर) जो प्रति टन आधार पर रु. 61.30 है, प्रस्तावित है।)</p>																				
(xvi)	देखा गया है कि लेवी की प्रस्तावित दर परिगणित करने हेतु विवरणी –च में विचार किए गए रु. 5411.79 लाख का औसत व्यय, वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए अनुमानित औसत आय पर आधारित है । चूंकि वर्ष 2012 -13 पहले ही पूरा हो चुका है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के अनुमानों पर विचार किया जा सकता है । विवरणियों को तदानुसार बदला / सुधारा जाए ।	अनुपालन किया गया ।																				
(xvii)	सीएचडी के लिए पेंशन																					
	(क) दिनांक 11 अक्तूबर 2011 के आदेश के पैरा 12 (xiv)(सी) में पिछले संशोधन के दौरान प्राधिकरण ने बीओसीपीटी को सी एचएलडी के लिए बीमांककी मूल्यांकन के साथ प्रशुल्क चक्र के अंत में ऑडिटेड पेंशन और ग्रेच्युटी फंड स्थिति दाखिल करने की सलाह दी थी । पत्तन को पेंशन फंड लेवी के संदर्भ से एक अलग लेखा व्यवस्थित रखने और वर्ष 2010-11 से आगे तक के पेंशन फंड के ऑडिटेड लेखा को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय जाँच पड़ताल के लिए प्रस्तुत करने की सलाह दी थी । किंतु, पत्तन ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए (मसौदा / अनन्तिम) सीएचएलडी का ऑडिटेड पेंशन फंड लेखा प्रस्तुत नहीं किया है । बीओसीपीटी से अपेक्षित दस्तावेज / सूचनाएँ प्रस्तुत करने का अनुरोध है ।	सीएचएलडी का वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए ऑडिटेड पेंशन फंड एकाउंट प्रस्तुत है ।																				
	(ख) बीओसीपीटी द्वारा सीएचएलडी के लिए प्रस्तावित पेंशन एंड ग्रेच्युटी फंड लेवी, 31 मार्च 2012 को बीमांककी मूल्यांकन पर आधारित है । बीओसीपीटी यदि चाहे तो 31 मार्च 2013 को बीमांककी मूल्यांकन के आधार पर विवरणी को अपडेट करने हेतु विचार कर सकता है ।	बीओसीपीटी और सीएचडी दोनों के लिए 31.03.2013 को बीमांककी मूल्यांकन की अद्यतन रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत कर दी गई है ।																				
	(ग) 31 मार्च 2013 को पेंशन फंड और ग्रेच्युटी फंड में जमा शेष दर्शाया जाए शेष अलग अलग वार्षिक लेखा में कहाँ-कहाँ सूचित किया गया है ।	31 मार्च 2013 को पेंशन फंड (सीएचडी) में रु. 80.83 करोड़ और ग्रेच्युटी फंड में रु. 20.00 करोड़ जमा शेष था ।																				
	(घ) पेंशन फंड लेवी के लिए गणना दर्शाने वाली विवरणी, रु. 15.78 प्रति टन प्रस्तावित पेंशन फंड लेवी के आकलन / परिकलन हेतु 150.05 लाख टन वार्षिक यातायात पर रु. 2367.32 लाख की पेंशन फंड कमी की																					

	वसूली दिखाती है। इस संबंध में निम्नलिखित बिंदु स्पष्ट किए जाएँ-	
	(i) कोयला पोत घाट II पर कोयला, नमक, अन्य कार्गो (मुख्य पूल) के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के प्रोजेक्टेड यातायात के आधार पर, औसत वार्षिक यातायात 153.65 टन आता है जिसमें कंटेनर भरने खाली करने, सी एवं एफ प्रचालन और झोन-बी का यातायात शामिल नहीं है। 153.65 लाख टन के औसत यातायात के साथ-साथ सीएचडी सेवा प्राप्त करने के लिए अपेक्षित कंटेनर भरने / खाली करने, सी एंड एफ प्रचालन और झोन-बी के यातायात पर विचार करते हुए पत्तन पेंशन फंड लेवी की वसूली के लिए विचार की गई कुल टनभार मात्रा को सुधारे, बदल लें।	जैसाकि कंटेनर भरने खाली करने के लिए कार्गो चलन में नहीं हैं और सी एंड एफ प्रचालन तथा झोन-बी के कार्गो, मुख्य पूल (अन्य) में शामिल हैं, मुद्दे को पहले ही संबोधित किया जा चुका है।
	(ii) यातायात: बजट अनुमान 2013-14 के अनुसार, कोयला पोतघाट-II पर कोयले, नमक, मुख्य पुल पर अन्य कार्गो के संदर्भ से कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) द्वारा प्रहस्तित किया जाने के लिए प्रोजेक्टेड यातायात 155.56 लाख टन है। जबकि लागत विवरणी में प्रोजेक्ट किया गया टन भार, वर्ष 2013-14 के लिए समरूप कार्गो मद के लिए 146.21 लाख टन है। वर्ष 2013-14 के बजट अनुमान में प्रोजेक्टेड स्तर से यातायात प्रोजेक्शन में विचलन के लिए कारण बताइए।	वर्ष 2013-14 के बजट अनुमान में 155.66 लाख टन, टन भार के अनुसार लागत विवरणी अद्यतन कर ली गई है।
	(iii) कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के लिए वर्ष 2012-13 का संशोधित अनुमान रु. 4285.60 लाख के बजट अनुमान के मुकाबले, सीएचडी से श्रमिकों की तैनाती के लिए लेवी से रु. 2282.55 लाख की आय दर्शाता है। सं.अनु.2012-13 में लेवी आय में बजट अनुमान की तुलना में अनुमानित अचानक गिरावट के कारण बताए जाएँ। जैसाकि इसके पहले कहा गया था पत्तन से सीएचडी के अनन्तिम / ड्राफ्ट लेखा के आधार पर 2012-13 के वास्तविकों के संदर्भ से स्थिति को अद्यतन करने का अनुरोध है।	वर्ष 2012-13 के वास्तविक अपनाये गये हैं।
(15)	पेंशन फंड लेवी (नयी प्रशुल्क मद प्रस्तावित)- बीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के पैरा 2 (xiii) में रुपये 17.96 प्रति टन की दर पर पेंशन फंड लेवी उगाहने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने विवरणी -घ में निर्धारित पेंशन/ ग्रेच्युटी फंड जमा शेष में कमी के आधार पर विवरणी -क के तहत पेंशन फंड लेवी गणना प्रस्तुत की है। इस संबंध में, पत्तन से अनुरोध है कि वह निम्नलिखित बिंदुओं पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे-	
(i)	बीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित पेंशन ग्रेच्युटी फंड लेवी, 31 मार्च 2012 को बीमांककी मूल्यांकन रिपोर्ट तथा पेंशन / ग्रेच्युटी फंड जमा शेष पर आधारित है। जैसाकि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका है, बीओसीपीटी, 31 मार्च 2013 को बीमांककी मूल्यांकन रिपोर्ट के आधार पर विवरणी -घ को अद्यतन करने पर विचार कर सकता है। 31 मार्च 2013 को बीमांककी मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करें। यदि लेखा की लेखा परीक्षा नहीं हुआ है	अद्यतन किया गया और 31.03.2013 तक बीमांककी मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति संलग्न है।

	तो अनन्तिम / मसौदा लेखा के आधार पर, पेंशन ग्रेच्युटी फंड जमा शेष को 31 मार्च 2013 तक अद्यतन किया जाये।																					
(ii)	चूंकि पत्तन का प्रस्ताव रु. 17.96 प्रति टन पर लेवी लगाने हेतु है, तो महसूस किया गया है कि पेंशन / ग्रेच्युटी फंड में कमी की भरपाई की मद में केवल कार्गो संबंधी गतिविधियों से ही अंशदान / योगदान प्राप्त होगा। यह विचार करते हुए कि सभी राजस्व उत्पादक गतिविधियों (कार्गो एवं पोत) को इस निधि जमा शेष में कमी (घाटे) की भरपाई करनी चाहिए, पत्तन (निकर्षण के लिए विशेष दर को बाहर रखते हुए) कार्गो और पोत संबंधी प्रभारों के प्रतिशत के रूप में लेवी प्रस्तावित करने पर विचार करें। ध्यान रखें कि मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) जैसे अन्य महापत्तन न्यासों में अनुमोदित पेंशन फंड लेवी भी बीमांककी मूल्यांकन के अनुसार पेंशन फंड जमाशेष में कमी की भरपाई के लिए प्रतिशत के रूप में हैं।	इस पर प्रस्तुत किये गये संशोधित प्रस्ताव में अमल किया गया है। संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने, संपदा को छोड़ते हुए, अन्य सभी प्रशुल्क मदों के 13.93% पर पेंशन फंड लेवी प्रस्तावित की है। आगामी पैराग्राफों में गणना का संक्षिप्त रूप वर्णित किया गया है।																				
(iii)	वीओसीपीटी, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए प्रचलित और प्रस्तावित दर पर कार्गो एवं पोत संबंधी राजस्व का ब्यौरा प्रस्तुत करें। पत्तन द्वारा प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद से संभावित रूप से अर्जित होने वाले अतिरिक्त राजस्व का वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक प्रत्येक वर्ष का विवरण भी प्रस्तुत किया जाए।	<div>(रु.करोड़ में)</div> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>मद</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>कोयला पोतघाट-II</td><td>3.13</td><td>3.66</td><td>4.02</td></tr><tr><td>2</td><td>नमक</td><td>0.21</td><td>0.14</td><td>0.16</td></tr><tr><td>3</td><td>जीएल कार्गो</td><td>21.46</td><td>21.92</td><td>24.11</td></tr></table>	क्र. सं.	मद	2013-14	2014-15	2015-16	1	कोयला पोतघाट-II	3.13	3.66	4.02	2	नमक	0.21	0.14	0.16	3	जीएल कार्गो	21.46	21.92	24.11
क्र. सं.	मद	2013-14	2014-15	2015-16																		
1	कोयला पोतघाट-II	3.13	3.66	4.02																		
2	नमक	0.21	0.14	0.16																		
3	जीएल कार्गो	21.46	21.92	24.11																		
(iv)	पेंशन फंड / ग्रेच्युटी फंड देनदारी में कमी का निर्धारण करते समय, पत्तन से अनुरोध है कि वह अगले तीन वर्षों के लिए इन निधियों से संभावित रूप से अर्जित होने वाले ब्याज पर भी विचार करें।	पेंशन फंड लेवी की गणना वास्तविक फंड में कमी के समक्ष 31.3.2013 को बीमांककी मूल्यांकन के विषय में की गई है। इसलिए, आने वाले समय के लिए ब्याज की गणना करने का प्रश्न ही नहीं है।																				
(v)	मुख्य पत्र में, वीओसीपीटी ने कहा है कि वह पेंशन फंड लेवी आरम्भ करना प्रस्तावित करता है किंतु, यह प्रशुल्क मद मसौदा प्रस्तावित दरमान में सम्मिलित नहीं है।	सम्मिलित की गई है।																				
(ड.)	दरमान																					
(1)	1.2 सामान्य नियम एवं शर्तें:- 1.2(vi)(ख) पर प्रस्तावित नोट को 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुसार सुधारा जाए और दंड ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की उच्चतम ऋण दर 14.45 % से 2% अधिक पर अपडेट की जाए।	अनुपालन किया गया।																				
(2) (i)	प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.10, (बर्थ किराया एक ही पायदान एक मुश्त) और पाइलटेज शुल्क तीन स्तरीय पायदानों में प्रदान करने की व्यवस्था की है। पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण ने पैरा II (xvii) में वीओसीपीटी को सलाह दी थी कि वह आधार बुनियादी दर प्रदान करते हुए पोत संबंधी प्रशुल्क मदों में उपयुक्त तार्किकता लाने का प्रयास करे ताकि वृद्धि का प्रभाव, यदि आवश्यक समझा गया तो थोड़ा-थोड़ा सभी श्रेणियों पर दिखायी दे। किंतु वीओसीपीटी ने प्रस्तावित दरमान में इस दिशा में कोई प्रयास नहीं किया है। वीओसीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह, इस दिशा में, पिछले प्रशुल्क आदेश में दिए गए सुझाव का सख्ती से पालन करे, जैसा कि पिछले प्रशुल्क आदेश में बताया गया है, यदि	एक स्तरीय बर्थ किराया और तीन स्तरीय पाइलटेज शुल्क प्रदान करने हेतु अगस्त 2008 में और नवंबर 2011 में संशोधनों के दौरान प्रयास किये गये हैं। किंतु अगस्त 2008 के प्राधिकरण के आदेश के पैरा 11(xvii) में और नवंबर 2011 के आदेश के पैरा 17(xxvii) में दर्ज 30000 जीआरटी से कम के पोतों के आगमन की हिस्सेदारी पर विचार करते हुए तथा 10000 जीआरटी से कम के समूह में पोतों के निम्नतर पार्सल आकार के पोतों की असमर्थता पर विचार करते हुए उपयोक्ताओं की आपत्तियों के आधार पर 10001-15000 जीआरटी यथा स्थिति जारी रहने दी गई है। जहाँ तक अब भी वही स्थिति प्रचलित है, पोत जीआरटी समूहीकरण के वर्तमान वर्गीकरण को बरकरार रखने का अनुरोध किया जाता है।																				

	मार्गदर्शियों के अनुसार कठोरता से, तर्क संगत बनाई गई प्रशुल्क संरचना से पोतों की (अधि संख्य पोतों पर) अधि संख्या पर गैर इरादतन बुरा प्रभाव पड़ रहा है तो उस प्रभाव को हल्का करने के लिए वीओसीपीटी उपयुक्त बहुस्तरीय संरचना प्रस्तावित कर सकता है।											
(ii)	वर्ष 2011-12 और 2012-13 के पिछले दो वर्षों में विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों की अलग-अलग पोत संख्या पोतों की औसत जीआरटी दर्शाने वाली सारणी रूप विवरणी प्रस्तुत करें। निम्नलिखित फार्मेट अपनाते हुए प्रस्तावित की जाने वाली तर्क संगत पत्तन देयता / बर्थ किराये पर प्रत्याशित आय की तुलना में विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों दोनों के लिए वर्तमान स्तरों में से प्रत्येक के लिए आय प्रोजैक्शनों के साथ वर्ष 2013-14 से वर्ष 2015-16 तक के लिए ऐसे ही विवरण प्रस्तुत करें।						मांगे गये विवरण प्रस्तुत किए गए।					
	प्रचलित जीआर टी स्तर	पोतों की संख्या	पोत का औसत जीआर टी	प्रचलित दर	प्रचलित दर पर आय	प्रस्तावि त स्तर (स्लैब)	पोतों की संख्या	पोत की औसत जीआर टी	प्रस्तावि त दर	प्रस्तावि त दर पर आय	प्रस्तावि त वृद्धि प्रतिशत का प्रभाव	
	कुल											
(3)	अनुसूची 2.2.1 (पाइलटेज शुल्क) 2.2.2 (विविध पाइलेट शुल्क) और 2.2.3 पोतांतरण / स्थान बदल (प्रभार) से संबंधित सामान्य नोटस- वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट सं. 9 के संदर्भ से दिनांक 22 जून 2004 के आदेश के माध्यम से प्राधिकरण ने, पत्तन को प्रचालनों में अर्जित अनुभव के आधार पर किसी पोत की गैर-निष्पादनता के कारण उसको बाहरी लंगरगाह पर अथवा किसी अन्य बर्थ पर ले जाने हेतु व्यापक मार्गदर्शी / सिद्धांत प्रदान करने वाला उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी थी। इस सलाह को 14 जुलाई 2008 को पारित पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 11(xxiii) (क) और दिनांक 11 अक्तूबर 2011 के आदेश के पैरा 17(xxiii) में दोहराया गया था। विभिन्न मामलों में लिए गए प्राधिकरण के निर्णय कि यह विनियमित निकायों को कोई विवेकाधिकार दिये बिना एक सुनिश्चित तरीके से शर्तें प्रदान करना ज्यादा पसंद करेगा, वीओसीपीटी को इसके पहले के आदेशों में बताया जा चुका है। उन आदेशों में पत्तन को इस संबंध में उपयोक्ताओं के परामर्श से मुद्दे की जाँच करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने इस संबंध में हमारी सलाह / सुझाव का पालन नहीं किया है। पत्तन को एक बार फिर सलाह दी जाती है कि वह इस संबंध में पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदत्त हमारे सुझाव का पालन करे। और, पोत के निष्पादन न करने के कारण उसे किसी अन्य बर्थ /लंगरगाह को स्थलांतरित करने वाली व्यापक परिस्थितियों का उल्लेख करने वाले प्रस्तावित नोट में सुधार करे ताकि प्रावधान में पारदर्शिता लाई जा सके।						<p>मुद्दे की जाँच की गई और दरमान की धारा 2.2.3 के अंतर्गत नोट सं. 9 में निम्नलिखित संशोधन शामिल कर लिए जाएँ-</p> <p>“जब किसी बर्थ पर एक कार्यरत पोत के संबंध में निम्नलिखित में से कोई / सभी शर्तें पूरी न की जाती हों तब वह पोत, अध्यक्ष(चेयरमेन) के अनुमोदन से पोत के डॉक के संदर्भ से उपयुक्त और उपलब्ध एक अन्य बर्थ पर भेज दिया (स्थलांतरित कर दिया जायेगा)-</p> <p>(क) जब कोई पोत शिप – डैरिक्स के साथ किसी क्रेन बर्थ में अथवा बिना क्रेन बर्थ में प्रचालन रत है और वह क्रेन के कामन करने के कारण एक पाली में लगातार अथवा रह रह कर (पंद्रह मिनट से कम समय छोड़कर) चार घंटे की अवधि से बेकार खड़ा हो;</p> <p>(ख) जब कोई पोत एक पाली में लगातार अथवा बीच-बीच में रह-रह कर (पन्द्रह मिनट से कम छोड़कर) चार घंटे की अवधि के लिए बेकार खड़ा हो, हालांकि पत्तन के कार्गो प्रहस्तन संभाग / प्रभाग द्वारा गैंग्स तैनात किए गये हों।</p> <p>(ग) जब किसी पोत की प्रतिपाली उत्पादकता दो / तीन पालियों की लगातार अवधि के दौरान, पिछले वर्ष कार्गो के लिए प्रतिपाली औसत उत्पादकता से कम आ रही हो ”</p> <p>(घ) जब पोत कार्गो का एक पाली में लगातार अथवा रूक-रूक कर चार घंटे की अवधि और दो लगातार पालियों में इंतजार कर रहा हो (फिर चाहे गैंग मांगा गया हो और तैनात किया गया हो अथवा नहीं).”</p>					

(4)	2.4.1 बर्थ किराया प्रभार की अनुसूची- जैसा कि क्रम सं. ड.(2) में बताया गया है, वर्तमान बर्थ किराया तर्क संगत बनाया जाए और जैसाकि प्रस्तावित किए जाने वाले युक्ति युक्तकृत प्रशुल्क के लिए अपेक्षित है, इस मद के लिए भी एक तुलना प्रस्तुत की जाए।	कृपया ड.(2) पर दिये गए उत्तर का संदर्भ लें।
(5)	2.4.2 अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार- प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/45/2012-वीओसीपीटी, दिनांक 1 अप्रैल 2013 पारित किया था जिसमें सामान्य संशोधन आदेश दिनांक 11 अक्टूबर, 2011 के माध्यम से अनुमोदित, अध्याय II-झोन-बी पर यात्रात पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार के उप-खंड 2.4.2 के क्रम सं. 6 पर प्रशुल्क को बदला / प्रति स्थापित किया गया था। यह आदेश, भारत का राजपत्र में राजपत्र सं. 119 के माध्यम से दिनांक 26 अप्रैल, 2013 को अधिसूचित है। अनुमोदित प्रभारों को प्रस्तावित दरमान में शामिल किया जाए। 1 अप्रैल, 2013 के कथित आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दर पर आय अनुमानों पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के आय अनुमानों में विचार किया जाए।	इसे मसौदा दरमान में पहले से ही डाल लिया गया है। जैसा कि पत्तन ने उपयोक्ताओं की सहमति से दर को 30.3.2012 से (बोर्ड के अनुमोदन की तिथि) लागू करना आरम्भ कर दिया है और उसी पर विचार किया गया है तथा उसे प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना जीएसआर सं. 119 दिनांक 26.4.2013 के पैरा 11.2 के माध्यम से अनुमोदित किया गया है। चूंकि अर्जित आय 30.3.2012 से लेखा बहियों में लेखाबद्ध है, प्राधिकरण की अपेक्षा का वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के अनुमानों में ध्यान रखा गया है।
(6)	2.5 निकर्षण के लिए विशेष दर:	
(i)	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत निकर्षण गतिविधि से संबंधित किसी निकर्षण के लिए विशेष दर के वर्तमान स्तर को जारी रखने का औचित्य सिद्ध नहीं कर सकी या बता सकी। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि वह कर्ज चुकाने की जिम्मेदारी जिसके लिए यह लेवी वर्ष 2000 में आरम्भ की गई थी, पत्तन द्वारा वर्ष 2009-10 में पहले ही चुकता कर दी / निपटा दी गई थी। असल में, परिकलन में विचार की गई वार्षिक किश्त वाली कर्ज चुकाने की लागत की आखिरी किश्त, दिनांक 11 अक्टूबर, 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2011-12 तक ही है।	पूंजीगत निकर्षण लेखा में घाटे की गणना हेतु संशोधित विवरणी प्रस्तुत है जो 31 मार्च 2016 को समाप्त हो रहे / होने वाले प्रस्तावित प्रशुल्क चक्र के अंत में रु. 3136.85 लाख का निकर्षण घाटा दिखा रहा है। जैसा कि यह 2004-05 आईडीबीआई के कर्ज को समय से पहले चुकता करने) तक व्यय की गई कर्ज अदायगी लागत चुकता करने के संबंध में है और निकर्षण लेवी (शुद्ध मूल्यहास) से अधिशेष पर विचार करते हुए, प्रस्तावित प्रशुल्क चक्र के अंत तक निकर्षण लेवी को जारी रखने की जरूरत है।
(ii)	वर्तमान दरमान के अनुसार क्रम सं. 1 पर प्रदत्त बर्थ सं. VIII के लिए निकर्षण हेतु विशेषदर लागू पत्तन देयताओं बर्थ किराया पाइलटेज के 30% पर हैं। इससे मुकाबले प्रस्तावित दरमाने के मसौदे में बर्थ सं. VIII के लिए निकर्षण हेतु विशेष दर क्रम सं. 1 पर 30% के साथ-साथ क्रम सं. 2 पर कंटेनर बर्थ सं. 7 के साथ, पत्तन देयताओं और पाइलटेज के 15% पर और बर्थ किराया के 30% पर प्रस्तावित है। कृपया बर्थ सं. VII के लिए इस प्रशुल्क को दो स्थानों पर भिन्न-भिन्न स्तरों पर प्रस्तावित करने का कारण बताएँ।	यह मेसर्स दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल (प्राइ.) लिमि. को पीपीपी मोड पर कंटेनर टर्मिनल के रूप में प्रचालन के लिए प्रदान किए गए VIII बर्थ के विषय में है। आशा है पीपीपी प्रचालक 2014-15 में प्रचालन आरम्भ कर देगा। इसलिए, प्रस्तावित है कि कि मेसर्स पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमि. द्वारा प्रचालित VII बर्थ कंटेनर टर्मिनल को लागू निकर्षण लेवी की दर विस्तारित की जाए।
(iii)	पत्तन ने पीपीपी प्रोजेक्टों के तहत नई बर्थों यथा, एनसीबी-I,II,III, IV और उथला जल बर्थ (सीमेंट के लिए) को निकर्षण हेतु विशेषदर लागू करना विस्तारित करना प्रस्तावित किया है। इस संबंध में निम्नलिखित बातें स्पष्ट की जाएँ :-	
	(क) वर्तमान विशेष दर, प्रोजेक्ट के लिए लिये गए कर्ज को चुकाने के विशेष प्रयोजन से ली गई थी। इसके अलावा, यह लेवी केवल उन पोतों से वसूल की जानी थी	ऊपर (ड.) 6 (i) पर पत्र के उत्तर में प्रस्तुत औचित्य के साथ-साथ यह बताया जाता है कि 10.7 मीटर तक

	जिन्हें कुछ विशिष्ट बर्थों पर 10.7 मीटर तक बढ़ी हुई ड्रॉफ्ट से फायदा पहुँचा था। हमारे शुरुआती आदेश सं. टीएएमपी /29 /2000-टीपीटी दिनांक 2 जून 2000 का पैरा 9(v) कहता है कि यह लेवी कर्ज की अवधि की समाप्ति के साथ समाप्त हो जाएगी। उपरोक्त स्थिति के प्रकाश में, वीओसीपीटी, वर्तमान विशेष दर अन्य पीपीपी प्रोजेक्ट स्थिति अन्य बर्थों को विस्तारित करने के अपने प्रस्ताव का औचित्य बताए और उसे स्पष्ट करे जबकि वह कर्ज जिसके लिए विशेष दर लागू की गई थी, पत्तन द्वारा वर्ष 2009-10 में चुकता कर दिया गया है।	1999 के पूंजीगत निकर्षण द्वारा समेटा / समाहित व्यय वह आधार है जिस पर 12.8 मीटर का वर्तमान ड्रॉट प्राप्त किया गया है जिससे एनसीबी-I, एनसीबी II, III और IV के पीपीपी बर्थों पर बर्थ किए गए पोतों को फायदा मिला है। इसलिए, यही उचित समझा गया है कि एनसीबी-I, II, III और IV पर बर्थ हुए पोत भी 1999 पूंजीगत निकर्षण की लागत में निकर्षण लेवी का भुगतान करके हिस्सा बंटाए।
	(ख) पत्तन द्वारा दाखिल की गई निकर्षण गतिविधि की लागत विवरणी में बहुत से अंतराल / झोल हैं जो हमारे प्रश्नों के आरम्भिक भाग में उजागर किये गए हैं। निकर्षण के लिए विशेष दरें प्रस्तावित करने का आधार बताइए।	गणनाएं प्राधिकरण द्वारा 2011 में दरमान के संशोधन के दौरान अपनाए गए फार्मेट पर आधारित हैं। उन्हीं को 2012-13 के वास्तविकों के अनुसार संशोधित और प्रस्तुत किया गया है।
(7)	3.1 पोतघाट शुल्क देयता की अनुसूची- प्राधिकरण ने दिनांक 11 अक्तूबर 2011 के अपने आदेश के पैरा (xxxix) (ग) में पत्तन से कहा है कि उस समय प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में पोतघाट शुल्क मर्दे मूल्याधारित आधार पर रहने दी गई थीं और पत्तन को चेताया था कि यदि पत्तन अगले प्रशुल्क संशोधन के समय, विशिष्ट यूनिट आधारित दर लेकर नहीं आता है तो यह अपने आप निकल जाएगा। वीओसीपीटी ने ऐसा कोई प्रयास नहीं किया है और क्रम सं. 18 से 23 पर मर्दों के लिए मूल्याधारित पोतघाट शुल्क दर जारी रखने का प्रस्ताव किया है। पत्तन को पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदत्त परामर्श का सख्ती से पालन करने की सलाह दी जाती है।	उल्लेख किया जाता है कि इस सिद्धांत पर विचार करते हुए कि जो कुछ व्यापार जगत वहन कर सकता है मशीनों के कल पुर्जे पवन चक्की के पंखे आदि जैसे अधिक मूल्य वाले कार्गो द्वारा घेरी गई जगह कम (ज्यादा) होती है। हालांकि कार्गो का वजन कम होता है। इससे ज्यादा से ज्यादा जगह घेरने वाले और ज्यादा से ज्यादा वजन वाले कार्गो, तथा अधिक जगह घेरने वाले और कम वजन के मूल्याधारित कार्गो के साथ अलग-अलग व्यवहार करना पड़ेगा। यदि मूल्याधारित पोतघाट शुल्क जारी नहीं रखा जाता है तो बहुत अधिक प्रतिकूल राजस्व प्रभाव पड़ेगा। इसके साथ-साथ मूल्याधारित दरें मद्रास, कांडला, न्यू मैंगलोर, मुंबई और विशाखापत्तनम् जैसे अन्य महापत्तनों के दरमानों में भी उपलब्ध हैं।
(8)	3.3 लाइसेंस (भंडारण) शुल्क	
(i)	इस तथ्य के प्रकाश में कि समूची/ समग्र कार्गो प्रहस्तन गतिविधि वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए औसतन अधिशेष (लाभ) की स्थिति दर्शाती है, क्रम सं. 2(i) और (ii) के तहत सुरक्षा दीवार के बाहर खुले स्थान में भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्क में 150% की वृद्धि और सुरक्षा दीवार के भीतर 300% की वृद्धि के कारण और आधार बताए जाएँ।	हालांकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष दिखा रही है, पत्तन को लगता है कि, भूमि मूल्य पर विचार करते हुए और व्यस्ततम अवधि और एक साथ कई पोतों के आ जाने के पलों में कार्गो की भीड़ को छांटने के लिए भंडारण प्रभारों को पड़ोसी पत्तनों की दरों के समतुल्य बनाना चाहिए। इसलिए, दरों को चैनै पत्तन न्यास (की दरों) के बराबर बढ़ाने का प्रस्ताव है। प्राधिकरण से प्रस्ताव पर अनुकूलता से विचार करने का अनुरोध है।
(ii)	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वर्षवार प्रस्तावित प्रशुल्क के राजस्व निहितार्थ विस्तृत गणनाओं के साथ प्रस्तुत करें।	प्रस्तुत किये।
(iii)	झोन-बी का लाइसेंस शुल्क बढ़ाकर झोन-ए के बराबर करने के प्रस्ताव का औचित्य बताएँ पुष्टि करें कि झोन बी में प्रदत्त इन्फ्रास्ट्रक्चर और सुविधाएं झोन-ए की सुविधाओं अथवा इन्फ्रास्ट्रक्चर के बराबर हैं।	पत्तन को लगता है कि भूमि मूल्य पर विचार करते हुए और व्यस्ततम अवधि के समय तथा कई पोतों के एक साथ आ जाने के कारण कार्गो की भीड़ को छांटने के लिए भंडारण प्रभारों को पड़ोसी पत्तनों की दरों के समतुल्य तो होना ही चाहिए। इसलिए दरों को चैनै पत्तन न्यास की दरों के बराबर बढ़ाना प्रस्तावित है। प्राधिकरण से अनुरोध है प्रस्ताव पर अनुकूलपूर्वक विचार करे।
(9)	4.3 खाली और भरे हुए कंटेनरों पर भंडारण किराया की अनुसूची- क्रम सं. 2 पर विदेश गामी पोतों के लिए 20 फीट कंटेनर का भंडारण किराया 1.60 अम.डालर प्रति टीईयू प्रस्तावित है जो 40 फीट टीईयू की दर के बराबर है। यह	इसे प्रस्तुत किए गए संशोधित मसौदा दरमान में ठीक कर लिया गया है।

	वृद्धि तटीय पोतों पर कंटेनर की उसी श्रेणी के लिए 7.6% वृद्धि की तुलना में 113% परिकूलित होती है। ऐसा लगता है कि विदेशगामी पोत की दर में कोई टाइपिंग संबंधी त्रुटि चली गई है जिसे ठीक किया जाए।	
(10)	5.14 बंदरगाह परिसर में फोटों खींचने अथवा फिल्मों की शूटिंग करने संबंधी प्रभार फिल्म निर्माता कंपनी द्वारा फिल्म की शूटिंग के लिए प्रभारों में, अन्य प्रशुल्क मदों में मांगी गई लगभग 7.5% की वृद्धि के मुकाबले 100% से 275% की वृद्धि मांगने के कारण स्पष्ट कीजिए।	ये व्यावसायिक सेवाएँ हैं, पत्तन की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए इन्हें सीमित ही रखना चाहिए इसलिए, संबंधित प्रभार का स्तर कुछ ज्यादा रखा गया है ताकि कुछ तो रोक लगे। फिर भी, इसकी कमाई बहुत कम है और अनियमित है। इसलिए, प्रस्ताव को पारित किया जा सकता है।
(11)	अनुसूची 5.20 निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रभार:- निजी प्रचालकों द्वारा लगाई गई एचएमसी के उपयोग हेतु किराया प्रभार में पत्तन ने कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। यदि पत्तन आवश्यक समझे तो हमारे आदेश सं. टीएएमपी /22/2007-टीपीटी दिनांक 30 दिसम्बर 2009 में एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण के दौरान अनुपालित नीति मार्ग के अनुसार एचएमसी के लिए अलग लागत विवरणी प्रस्तुत करें।	कथित क्रेन एक निजी प्रचालक द्वारा लगाई गई है। बर्थ सं.9, बोक बर्थ सं. 1 से 4 और बर्थ सं. 5 एवं 6 पर दो अदद, 120 मी.ट. हार्बर मोबाइल क्रेनों के प्रचालन हेतु मेसर्स इस्कोला कंपनी (प्राइ.)लिमि. को प्रदत्त पीपीपी प्रोजेक्ट पर विचार करते हुए इसकी आवश्यकता के संबंध में इसकी अलग से जाँच की जाएगी, यदि जरूरी हुआ तो - प्रस्ताव समय रहते प्राधिकरण को भेजा जायेगा।
(12)	5.22 सफाई प्रभार	
(i)	धूल वाले कार्गो के लिए रु. 5/- प्रति टन की दर से आरम्भ किये जाने हेतु प्रस्तावित सफाई प्रभारों का, तत्संबंधी सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ से औचित्य बताया जाए। इस संबंध में विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	वाटर स्प्रेकलर, विंड बेरियर, प्रदूषण नियंत्रण उपाय और ठेके पर स्वीपिंग मशीन तैनात करने पर चालू निवेश पर विचार करते हुए, सड़कों, अगल-बगल के किनारों और आसपास के क्षेत्रों की साफ-सफाई की रु. 322.77 लाख की लागत दर्शाने वाली विस्तृत गणना प्रस्तुत है।
(ii)	प्रस्तावित प्रभार संभावित रूप से आकर्षित करने वाली कार्गो श्रेणियाँ, स्पष्ट रूप से दरमान में लिखी जाएँ।	
(iii)	बीओसीपीटी द्वारा लागत विवरणी में अनुमानित व्यय साफ-सफाई सेवाएं प्रदान करने के लिए संलिस लागत शामिल करेगी। यह मान्य करते हुए कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि जो इस लागत मद को समाहित करेगी, पत्तन द्वारा दाखिल लागत विवरणी के अनुसार अधिशेष की स्थिति दिखाती है, पोतघाट शुल्क में इस सीमा तक उपयुक्त कमी प्रस्तावित की जाए कि साफ-सफाई प्रभार आरम्भ करना अलग से प्रस्तावित करना पड़े।	पोतघाट शुल्क प्रभार उतराई स्थानों के उपयोग और पोतघाट में पारगमन क्षेत्र के उपयोग के लिए है। प्रस्तावित साफ सफाई प्रभार धूल भरे कार्गो के आवागमन के कारण मार्ग में सड़कों और आस पड़ौस की साफ सफाई के लिए हैं। इसलिए, प्रस्तावित साफ सफाई प्रभार पोत घाट शुल्क प्रभारों के अंतर्गत आने वाली सेवाओं से संबद्ध नहीं है। इसलिए साफ सफाई प्रभारों की एवज में पोतघाट शुल्क प्रभारों में कमी करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

15.2 दिनांक 12 जुलाई 2013 के हमारे पत्र के माध्यम से हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर देते समय, वास्तविकों के साथ 2012-13 के अनुमानों को अद्यतन करते हुए और 2013-14 से 2015-16 के संशोधित अनुमानों के साथ संशोधित लागत विवरणियाँ प्रस्तुत की हैं। बीओसीपीटी ने दिनांक 23 अक्तूबर 2013 के अपने पत्र के जरिये संशोधित प्रस्तावित दरमान भी अंग्रेषित किया हैं। बीओसीपीटी द्वारा इसके संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत मुख्य बातें संक्षेप में निम्नानुसार हैं-

(i) निम्नलिखित घटकों पर विचार करते हुए अद्यतन लागत विवरणियाँ तैयार की गई हैं-

- (क) वर्ष 2012-13 के लिये वास्तविक, ऑडिटेड वार्षिक लेखा 2012-13 के आधार पर शामिल किए गए हैं।
- (ख) प्राधिकरण के दिनांक 27.6.2013 के पत्र के अनुसार वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए व्यय के लिए, इससे पहले अपनाए गए 6.50 प्रतिशत वृद्धि घटक की बजाय 7 प्रतिशत का वृद्धि घटक अपनाया गया है।
- (ग) एमटी तूतीकोरिन, एमटी तिरुवल्लुवर, एमएल भारती और एमएल तूतीकोरिन की ड्राई डॉकिंग की मद में व्यय प्रोजेक्शन के संबंध में, वर्ष 2012-13 में खर्च न किए गए व्यय के लिए वर्ष 2013-14 में रु. 10.77 करोड़ जोड़ दिए गए हैं।
- (घ) 2012-13 के वास्तविकों के आधार पर रेलवे घाटा रु. 389.59 लाख परिगणित किया गया है और उसी को 2012-13 के शुद्ध अधिशेष में से समायोजन के लिए एकीकृत लागत विवरणी में सम्मिलित किया गया है।

- (ड.) वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए टन भार और आय अनुमान एनसीबी -I, एनसीबी - II, एनसीबी - III, एनसीबी - IV, VIII बर्थ परिवर्तन, एसडब्ल्यूवी (सीमेंट) एसडब्ल्यूवी(निर्माण सामग्री) जैसे पीपीपी प्रोजेक्टों के शुरू (प्रचालन में आ जाने) हो जाने के और मैके. प्रहस्तन उपकरणों के अपग्रेडेशन के वर्तमान परिदृश्य के आधार पर सुधारे गए / फेर बदल किये गए हैं। संशोधित प्रस्ताव में प्रोजेक्ट किया गया यातायात, पूछे गए प्रश्नों और वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तरों में संक्षेप में सारणीबद्ध किया गया है और इसलिए, यहाँ दोहराया नहीं गया है।
- (च) 33.83% की दर पर निकर्षण प्रोजेक्टों के लिए सरकारी अनुदान से पूरी की जाने वाली राशि तथा वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए वीओटी प्रचालकों से मिलने वाली रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी की संक्षिप्त निधी से एंस्क्रो फंड से पूरी की जाने वाले राशि पर भी विचार करते हुए पांच वर्षीय योजना आंकड़ों के अनुमानों के आधार पर नियोजित पूंजी वर्ष 2012-13 के लिए (वास्तविकों के आधार पर) और बाद के वर्षों के लिए सुधार ली गई है। फार्म-4ए में अनुमानित सकल खंड, में कुल वृद्धि वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक क्रमशः ₹.55.40 करोड़, ₹.84.18 करोड़ और ₹.863 करोड़ है।
- (छ) दिनांक 23 अक्टूबर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव के अनुसार, प्रचलित प्रशुल्क पर वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत समेकित और उपगतिविधिवार लागत विवरणियां (रेलवे और निकर्षण गतिविधि को छोड़कर) संक्षेप में, निम्नलिखित स्थिति दर्शाती हैं-

क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रचालन आय (रु. लाखों में)				शुद्ध अधिशेष / घाटा (रु. लाखों में)				शुद्ध अधिशेष / घाटा (प्रचालन आय के % के रूप में)			
		2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	2013-14 से 2015-16 के लिए कुल प्रचालन आय	2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	2013-14 से 2015-16 के लिए कुल शुद्ध अधिशेष / घाटा	2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	औसत %
1	समग्र रूप में पत्तन (रेलवे और निकर्षण छोड़कर)	24616.54	29252.88	33521.32	87491.74	-1833.88	12.90	-5110.62	-6931.60	-7.45%	0.04%	-15.25%	-7.55%
2	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि	14616.00	18495.64	21001.39	54113.03	7774.59	10950.44	12541.61	31266.64	53.19%	59.21%	59.72%	57.37%
	(i) सामान्य कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	9976.15	13955.79	16461.54	40393.48	5737.20	9139.80	11091.01	25968.01	57.51%	65.49%	67.38%	63.46%
	(ii) कोयला पोतघाट पर प्रहस्तित कोयला	2280.00	2280.00	2280.00	6840.00	2175.17	2150.60	2109.56	6435.33	95.40%	94.32%	92.52%	94.08%
	(iii) तेल पोतघाट पर प्रहस्तित तेल	1103.05	1103.05	1103.05	3309.15	769.30	743.10	708.96	2221.36	69.74%	67.37%	64.27%	67.13%
	(iv) पोतघाट क्रेने	451.80	451.80	451.80	1355.40	-1275.23	-1356.71	-1607.36	-4239.30	-282.26%	-300.29%	-355.77%	-312.77%
	(v) डॉकलिफ्ट ट्रक	-	-	-	-	-314.73	-284.48	-297.54	-896.75	एनए	एनए	एनए	एनए
	(vi) वेयर हाउसिंग	805.00	705.00	705.00	2215.00	682.87	558.13	536.99	1777.99	84.83%	79.17%	76.17%	80.06%
3	पत्तन और गोदी गतिविधि(निकर्षण गतिविधि को छोड़कर)	8942.51	9800.21	11461.90	30204.62	-9210.13	-10370.70	-16982.27	-36563.10	-102.99%	-105.82%	-148.16%	-118.99%
	(i) नौकाकर्षण और उसे पूंटी से बांधने संबंधी शुल्क	1793.18	1793.18	1793.18	5379.54	-5048.29	-3542.53	-4979.11	-13569.93	-281.53%	-197.56%	-277.67%	-252.25%
	(ii) बर्थ और गोदी संबंधी सुविधाएँ	3237.39	3335.49	3266.45	9839.33	2406.75	-200.68	-5713.92	-3507.85	74.34%	-6.02%	-174.93%	-35.54%
	(iii) शुल्क गोदी	-	-	-	-	-55.20	-56.50	-60.55	-172.25	एनए	एनए	एनए	एनए
	(iv) पत्तन सेवाएँ	2013.44	2355.51	3001.38	7370.33	-5709.72	-6003.10	-6627.52	-18340.34	-383.83%	-254.85%	-220.82%	-253.08%
	(v) पायलट शुल्क	1898.50	2316.03	3400.89	7615.42	-665.10	-482.63	472.40	-675.63	-35.03%	-20.86%	13.89%	14.00%
	(vi) पोत परिवहन को जल आपूर्ति	-	-	-	-	-138.57	-69.84	-73.58	-281.99	एनए	एनए	एनए	एनए
4	संपदा किराया गतिविधि	1058.03	1058.03	1058.03	3174.09	-398.35	-566.89	-669.90	-1635.14	-37.65%	-53.58%	-63.32%	-51.52%
	(i) आवासीय	25.73	25.73	25.73	77.19	-1045.19	-1160.26	-1237.95	-3443.40	-4062.16%	-4509.39%	-4811.32%	-4460.96%
	(ii) गैर आवासीय	1032.30	1032.30	1032.30	3096.90	647.67	594.53	568.06	1810.26	62.74	57.59%	55.03%	58.45%

- (ज) पत्तन ने खुली जगह के भंडारण प्रभागों में, झोन-ए-सुरक्षा दीवार के बाहर 150% और (झोन-ए) सुरक्षा दीवार के भीतर 300% (चैन्नई पत्तन न्यास के दरमान में प्रदत्त दर के बराबर) वृद्धि प्रस्तावित की है, जैसाकि इसके पिछले प्रस्ताव में प्रस्तावित है। ₹. 5/- प्रति टन पर साफ-सफाई प्रभाग प्रारंभ करने का प्रस्ताव, जैसाकि इसके पिछले प्रस्ताव में प्रस्तावित किया गया था, बरकरार रखा गया है। इन दो प्रस्तावित संशोधनों से संभावित रूप से अर्जित होने वाली आय, दरमान में अपेक्षित वृद्धि को प्राप्त करने के लिये,

2.5 वर्षों, यथा 2013-14 (6माह) 2014-15 और 2015-16 के लिए पकड़ी गई/शामिल की गई है। दरमान के सामान्य संशोधन में प्रस्तावित आद्यांत प्रतिशत वृद्धि प्राप्त करने हेतु, वीओटी प्रचालकों और संपदा किराया आय से प्राप्त होने वाली रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को छोड़कर, 2013-14 (6माह) 2014-15 और 2015-16 इस प्रकार, ढाई वर्षों के आय अनुमानों पर विचार किया गया है। प्रस्तावित, आद्यांत वृद्धि हासिल करने हेतु, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत विस्तृत गणना नीचे सारणी बद्ध है:-

(रु. लाखों में)

अपेक्षित प्रतिशत वृद्धि दर्शाने वाले विवरणों का सार				
सं.	विवरण	2012-13 तक पिछली अवधि	अनुमान 2013-14, 2014-15 और 2015-16	कुल
1.	वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए राजस्व से शुद्ध घाटा	2280.14	-6931.49	-4651.35
2.	वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए रेलवे घाटा : जोड़िए			-751.16
3.	कुल (1 + 2)			-5402.51
4.	2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए भंडारण प्रभावों में प्रस्तावित परिवर्तन के कारण प्रत्याशित आय (रु. 487.75 लाख प्रति वर्ष)			1219.38
5.	2013-14, 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के लिए प्रस्तावित साफ-सफाई प्रभावों के कारण प्रत्याशित आय (रु. 347.84 लाख प्रति वर्ष)			869.60
6.	राजस्व खाते का घाटे पर विचार करते हुए अनुमानित शुद्ध घाटा (3+4+5)			-3313.54
7.	2013-14, 2014-15 और 2015-16 में रायल्टी समेत अर्जित होने वाली प्रचालन आय			75183.46
8.	रायल्टी आय और संपदा किराया आय, संशोधन के अंतर्गत नहीं आने वाले प्रभार			23704.61
9.	2013-14 से 2015-16 तक अर्जित की जाने वाली प्रचालन आय			51478.85
10.	अपेक्षित वृद्धि की प्रतिशतता (6/9)			6.50%
11.	यदि क्रम सं. 4 और 5 प्राधिकरण द्वारा छोड़ दिए जाएं (3/9) वृद्धि की प्रतिशतता			10.50%

- (झ) इस प्रकार, 2013-14 से 2015-16 तक ढाई वर्षों की प्रचालन आय रु.54,478.86 लाख से रु.3313.53 लाख की शुद्ध घाटे की स्थिति की वसूली के लिए, यदि प्राधिकरण, भंडारण प्रभार और साफ सफाई की लेवी में वृद्धि के लिए वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है तो इसके मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित 7.51% वृद्धि के मुकाबले वर्तमान दरमान को 6.50% बढ़ाना प्रस्तावित किया जाता है। प्राधिकरण द्वारा, यदि उपरोक्त दोनों मदों पर अनुमोदन के लिए विचार नहीं किया जाता है तो (वीओसीपीटी के) मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित 10.36% वृद्धि के मुकाबले वृद्धि की प्रतिशतता 10.50% हो जाएगी।
- (ii) (क) (2010-11 से रु.2889.89 लाख का घाटा आगे ले जाने के बाद) निकर्षण घाटा, वर्ष 2011-12 से 2015-16 तक के लिए परिगणित किया गया है जो वर्तमान निकर्षण लेवी जारी रखते हुए, वर्ष 2015-16 के अंत तक रु.3136.85 लाख का शुद्ध अनुआमेहित घाटा दिखाता है। पिछले पैराग्राफ में निकर्षण गतिविधि की लागत स्थिति का संक्षिप्त रूप दिया है।
- (ख) प्राधिकरण द्वारा यदि 6.50% वृद्धि पर विचार किया जाता है तो वर्ष 2015-16 तक कुल अनुमानित घाटा रु.3136.85 लाख से घटकर रु. 2680.22 लाख रह जाएगा। इसलिए, वर्तमान निकर्षण लेवी को, इसके मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित के अनुसार जारी रखना प्रस्तावित किया जाता है।
- (iii) (क) पेंशन और ग्रेच्युटी फंड में 31.3.2013 को रु.433.94 करोड़ के बीमांककी मूल्यांकन के मुकाबले उपलब्ध (रु.281.18 करोड़) के वास्तविक जमाशेष पर विचार करते हुए, परिगणन के अनुसार, पेंशन फंड और ग्रेच्युटी फंड के बीमांककी मूल्यांकन के संबंध में पेंशन फंड और ग्रेच्युटी फंड में घाटा 31.3.2013 को रु.152.76 करोड़ परिगणित होता है। वर्तमान प्रशुल्क चक्र 2015-16 अर्थात (2.5वर्षों) तक समानुपातिक रूप से (आधा) घाटा रु.76.38 करोड़ होता है।
- (ख) पेंशन फंड एवं ग्रेच्युटी फंड के अंतर्गत रु.76.38 करोड़ का घाटा वसूल करने हेतु इसने सभी कार्गो संबंधी तथा पोत संबंधी प्रभावों पर, इसके मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित रु.17.93 प्रतिटन की पेंशन फंड लेवी के मुकाबले, 13.93% पर पेंशन फंड लेवी प्रस्तावित की है ताकि पेंशन एवं ग्रेच्युटी फंड का घाटा पूरा किया जा सके।
- (ग) वीओसीपीटी के पेंशन/ग्रेच्युटी फंड जमाशेष में कमी की तुलना में 31.3.2013 को बीमांककी मूल्यांकन और संपदा एवं राजस्व हिस्सेदारी के सिवाय सभी प्रशुल्क मदों पर 13.93% की लेवी प्राप्त करने का आधार सारांश नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	रु. करोड़ में
1.	पेंशनफंड और ग्रेच्युटी फंड का बीमांककी मूल्यांकन (रु. 388.26 करोड़ + रु. 45.68 करोड़)	433.94
2.	पेंशन फंड और ग्रेच्युटी फंड में वास्तविक जमा शेष (रु. 255.30 करोड़ + रु. 25.88 करोड़)	281.18
3.	पेंशन एवं ग्रेच्युटी फंड में कमी (2-1)	152.76
4.	प्रशुल्क चक्र 2015-16 (2.5 वर्ष) तक सामनुपाती हिस्सेदारी	76.38
5.	प्रशुल्क मदों पर संपदा और राजस्व हिस्सेदारी के सिवाय, प्रस्तावित 6.5% वृद्धि से 2013-14 से 2015-16 के दौरान अर्जित होने वाली अनुमानित प्रचालन आय	548.25
6.	पेंशन फंड में कमी की मद में प्रतिशतता वृद्धि (4 / 5)	13.93%

- (iv) वीओसीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत किया है कि वाणिज्यिक लेखा परीक्षा के प्रधान निदेशक के कार्यालय, चैन्नै के रैजीडेंट ऑडिट यूनिट और मुख्य सतर्कता अधिकारी ने आयात मालसूची में आयातीत कोयले को 'स्टीमिंग नॉन-कोकिंग कोल' के रूप में वर्णन करने का और तापीय कोयले के रूप में कोयले के प्राप्तकर्ता के रूप में कोस्टल इनर्जेंट, इंड भारत पावर कं.लि. इत्यादि जैसे विद्युत उत्पादक यूनिटों के नामों पर विचार करने का निदेश दिया है। तदनुसार, प्रस्तावित है कि तापीय कोयले के लिये पोतघाट शुल्क दर अन्यथा लागू रु.27/-प्रति मी.ट. की बजाय, स्टीमिंग नॉन-कोकिंग कोल के लिए लागू रु.38/- प्रति मी.ट. की दर लागू की जाए। इसके मद्देनजर, प्रस्तावित है कि आयात सामान्य मालसूची (इम्पोर्टी जनरल मेनिफेस्ट) में परेषिती (पाने वाले) के नाम के आधार पर रु.38/- प्रति मीट्रिक टन की दर पर ऐसे विद्युत उत्पादक यूनिटों द्वारा आयातीत कोयला (पर पोतघाट शुल्क) प्राप्त किया जाए। (रु.38/- और रु. 27/- प्रति टन के अंतर के रूप में 9 लाख टन वार्षिक की औसत पर) रु.100 लाख की अतिरिक्त आय केवल 2013-14 के वर्ष के लिए विचार की गई है। 2014-15 से वर्ष के लिए, तापीय विद्युत परियोजनाओं के लिए (आयातीत) कोयला एनसीबी-II पर प्रहस्तित किया जाएगा और इस प्रकार इस की मद में अतिरिक्त आय का प्रश्न वर्ष 2014-15 और उसके बाद के लिए नहीं उठेगा इसलिए, विद्युत उत्पादक यूनिट के लिए आयातीत प्रहस्तित कोयले के लिए तापीय कोयला दर प्राप्त करने हेतु स्पष्टता लाने के लिए पोत घाट शुल्क अनुसूची में क्रम सं. 3 के अंतर्गत निम्नलिखित नोट डालने का, वीओसीपीटी ने प्रस्ताव किया है।
- नोट: कोयले के विषय में, यदि (आयात) मालसूची में परेषिति का नाम किसी विद्युत उत्पादक यूनिट को उजागर/प्रकट करता है तो मालसूची में उसका कोई भी वर्णन होने दो, उस पर तापीय कोयला के लिए लागू पोतघाट शुल्क दर ही लागू होगी।

(कथित नोट इसके मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित नहीं था)

- (v) पत्तन में वाहनों और उपकरणों/मशीनों के प्रवेश हेतु लाइसेंस जारी करने के शुल्क/प्रभार के बारे में सतर्कता विभाग ने पत्तन को उसे दस रुपये के गुणकों में अंकित करने की सलाह दी थी। इस प्रकार, पत्तन ने, इस विषय में प्रचलित दर पर 6.50% की वृद्धि मांगने के बाद, वाहनों और कार्गो प्रहस्तन उपकरणों के प्रवेश हेतु लाइसेंस शुल्क की दरों निकटतम दस रुपये के गुणकों में अंकित करने को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।
- (vi) बंदरगाह परिसर में फोटो खींचने अथवा फिल्मों की शूटिंग करने के लिए प्रभारों में वृद्धि, दिनांक 18 मार्च 2013 के इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में (प्रस्तावित) के समान 100% से 275% की रेंज में प्रस्तावित है।
- (vii) (क) सीएचडी के संबंध में, वीओसीपीटी ने, वास्तविकों के आधार पर 2012-13 के अनुमानों को अपडेट करते हुए संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत की है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक वास्तविकों और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानों (के आधार पर) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत सीएचडी प्रभाग की संशोधित लागत विवरणी का सार संक्षेप नीचे दिया गया है-

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2010-11 (वास्तविक)	2011-12 (वास्तविक)	2012-13 (वास्तविक)	2013-14 (अनुमानित)	2014-15 (अनुमानित)	2015-16 (अनुमानित)
i.	कर्मचारियों को कुल भुगतान	4501.96	4416.84	5429.18	5374.65	5750.87	6153.43
ii.	कर्मचारियों संबंधी कुल भुगतान	376.39	481.75	199.44	455.99	487.92	522.07
iii.	कुल प्रशासनिक व्यय	253.92	262.10	123.45	333.67	357.03	382.03
iv.	प्रचालन व्यय [(i) से (iii)]	5132.27	5160.69	5752.07	6164.31	6595.82	7057.53
v.	मूल्य ह्रास	1.72	1.72	1.82	1.30	1.14	1.08

vi.	वेतन संशोधन बकाया	121.8	121.8	-	-	-	-
vii.	कुल प्रचालन व्यय	5255.79	5284.21	5753.89	6165.61	6596.96	7058.61
viii.	वित्त एवं विविध व्यय	739.72	950.83	1353.06	1400.04	1484.04	1573.08
ix.	नियोजित पूंजी पर प्रति लाभ (आरओसीई)	70.43	70.43	75.13	74.92	74.74	74.57
x.	कर्मचारी रा.वी.को भुगतान से जुड़ा 2011-12 का घाटा			42.20	42.20	42.20	42.20
xi.	कुल व्यय	6065.94	6305.47	7224.28	7682.77	8197.94	8784.46
	2012-13 से 2015-16 तक के लिए औसत व्यय			7963.36			

(ख) संशोधित गणना के आधार पर और औसत हक शिफ्ट पर विचार करते हुए वीओसीपीटी द्वारा प्राप्त की गई संशोधित सीएचएलडी लेवी नीचे दर्शाई गई है:-

क्र. सं.	विवरण	प्रति वर्ष औसत हक्स	प्रति वर्ष वसूल किये जाने वाला व्यय (लाख रु.)	प्रहस्तित औसत टन भार (लाख टन)	लेवी दर प्रति टन (रु. में)	पेंशन फंड लेवी (रु. प्रति टन में)
1	मुख्य पूल -अन्य	17633	6552.10	106.89	61.30	30.15
2	कोयला पोतघाट II पर तापीय कोयला	3424	1272.29	32.42	39.24	30.15
3	नमक	374	138.97	1.19	116.78*	30.15
	कुल	21431	7963.36	140.50		

(* वीओसीपीटी ने गणना में 0 दिखाया है जिसे अंकगणितीय रूप से ऊपर की सारणी में ठीक कर लिया गया है)

(ग) पेंशन फंड लेवी की संशोधित गणना देने वाली, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणी नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	विवरण	रु. लाखों में
1.	31.03.2013 को वीमांककी मूल्यांकन	27239.00
2.	31.03.2013 को कुल पेंशन राशि	8083.00
3.	कमी	19156.00
4.	आवश्यक ग्रेच्युटी फंड	2025.00
5.	यह राशि पांच वर्षों की अवधि में बराबर विभाजित की जानी है	4236.20
6.	पेंशन फंड लेवी प्रति टन (4236.20/ 140.50)	30.15

(घ) संक्षेप में, वीओसीपीटी ने वास्तविक तैनाती के लिए वर्कडवेजेज़ के दावे को त्यागने का प्रस्ताव किया है। सीएचडी के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें नीचे दी गई हैं:-

(रु. प्रति टन में)

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान दर	मूल प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित दर	संशोधित प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित दर
1.	कोयला और नमक के अलावा अन्य सभी कार्गो	रु. 17.25	रु. 37.69	रु. 61.30
2.	नमक	रु. 18.00	रु. 63.06	रु. 39.24
3.	पोतघाट II में कोयला	रु. 10.45	रु. 28.79	रु. 39.24
4.	पेंशन फंड लेवी	रु. 9.00	रु. 15.78	रु. 30.15
5.	कंटेनर भरने और खाली करने संबंधी प्रचालन के लिए	समय दर वेतन के 200% की दर पर	समय दर वेतन के 200% की दर पर	जैसा ऊपर क्रम सं. 1 पर प्रदत्त है
6.	पारगमन शेड एंड वेयर हाऊस इत्यादि पर सी एवं एफ प्रचालन लेवी	रु.10/-	रु.10/-	रु.10/-
7.	झोन-वी	रु.10/-	रु.10/-	रु.10/-
8.	वर्कड वेजेज़ के लिए दावा	तैनाती के लिए वास्तविक वेतन के अनुसार	तैनाती के लिए वास्तविक वेतन के अनुसार	उपरोक्त लेवी के अनुसार आमेलित

(ड.) सीएचडी के लिए संशोधित पेंशन फंडलेवी, इसके मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित रु.15.78 प्रति टन की तुलना में रु.30.15 प्रतिटन पर प्रस्तावित है।

16. दिनांक 23 अक्टूबर 2013 के संशोधित प्रस्ताव के अनुक्रम में, वीओसीपीटी ने दिनांक 19 जून 2014 के अपने पत्र और दिनांक 19 जून 2014 के ई-मेल के माध्यम से और अधिक सूचनाएं/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किये हैं। वीओसीपीटी ने पिछले आदेश में इस प्राधिकरण के, अधिशेष को पेंशन फंड में अंतरित करने के निदेश से संबंधित दिनांक 14 दिसंबर 2011 का इसका पिछला पत्र भी फैंक्स किया है। बाद में, इसने दिनांक 26 जून 2014 के फैंक्स के माध्यम से पत्तन और अन्य वीओटी प्रचालकों की क्षमता का विवरण प्रस्तुत किया है। इसके अलावा, वीओसीपीटी ने दिनांक 7 जुलाई 2014 के फैंक्स के जरिये, सीएचडी के लिए शुद्ध अचल परिसंपत्तियों की परिगणना और कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास लागू करते हुए मूल्यहास प्रस्तुत किया है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना की संक्षिप्त स्थिति नीचे दी गई है:-

- (i) फार्म 4ए के अनुसार, एंस्करो फंड और सरकारी अनुदान से वित्त पोषित परिसंपत्तियों के विषय में की गई अभिवृद्धियों, समायोजनों पर विचार करते हुए 01.04.2014 से 31.03.2016 तक के शुद्ध ब्लॉक के जमाशेषों का मिलान करने वाली विस्तृत गणनाएं नीचे सारणीबद्ध हैं-

(रु.करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	शुद्ध ब्लाक				
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1.	(क) अथ जमा शेष (शुद्ध अचल परिसंपत्तियाँ) (एंस्करो वित्त पोषित परिसंपत्तियों के अलावा)	545.46	699.22	456.48	470.42	549.72
	(ख) एंस्करो वित्त पोषित परिसंपत्ति	-	169.22	216.17	212.57	286.58
	अथ जमा शेष कुल	545.46	868.44	672.66	682.99	836.30
2.	अभिवृद्धियाँ - वर्ष के दौरान (सकल खंड)	518.73	7.21	78.00	478.57	868.74
3.	कुल योग	1064.19	875.65	750.65	1161.56	1705.04
4.	घटाता: समायोजन					
	एंस्करो फंड (सकल खंड) से आहरित राशि	170.61	50.55	-	77.61	101.37
5.	एनसीबी-II, III, IV और दो अदद एसडीबी (सकल खंड) के पूंजीगत निकर्षण के लिए अनुदान से आहरित राशि	-	124.67	40.50	211.43	283.97
6.	कुल	170.61	175.22	40.50	289.04	385.34
7.	जमा शेष (क्रम सं. 3-6)	893.58	700.43	710.15	872.52	1319.70
8.	घटाइए: कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास (एंस्करो वित्त पोषी परिसंपत्तियों पर मूल्यहास समेत)					
	(क) (ख) (ग) और (घ) सं इत परिसंपत्तियों पर मूल्यहास	19.02	19.46	18.84	25.56	31.61
	(ख) पहुंच जल मार्ग निकर्षण पर मूल्य हास	4.09	4.09	4.09	4.09	4.09
	(ग) एंस्करो वित्त पोषित परिसंपत्तियों पर मूल्यहास	1.39	3.60	3.60	3.60	6.52
	(घ) रेलवे परिसंपत्तियों पर मूल्यहास	0.63	0.63	0.63	2.97	4.17
	कुल	25.13	27.78	27.16	36.22	46.39
9.	शुद्ध जमा शेष (क्रम सं. 7-8)					
	(क) (ख) (ग) और (घ) से इतर शुद्ध परिसंपत्तियाँ	475.21	237.19	233.26	308.02	652.70
	(ख) पूंजीगत निकर्षण (1999) की शुद्ध अचल परिसंपत्तियाँ	222.19	218.10	214.01	209.92	205.83
	(ग) एंस्करो वित्त पोषित परिसंपत्तियों पर मूल्यहास	169.22	216.17	212.57	286.58	381.43
	(घ) रेलवे परिसंपत्तियों पर मूल्यहास	1.82	1.19	23.15	31.78	33.35
	कुल योग	868.44	672.65	682.99	836.30	1273.31

- (ii) नार्थ कार्गो बर्थ-III, नार्थ कार्गो बर्थ-IV और शैलो ड्रॉट बर्थ (सीमेंट) नामक तीन प्रोजेक्टों के बीओटी प्रचालकों से लाइसेंस शुल्क के रूप में प्राप्त होने वाली राशि के रूप में चिन्हित रु.2.89 करोड़, 2014-15 (3माह) के लिए और रु.11.72 करोड़ 2015-16 के लिए दिनांक 23 अक्टूबर 2013 के इससे पिछले प्रस्ताव में सम्मिलित नहीं है। इस संबंध में, विस्तृत परिकलन प्रस्तुत है।
- (iii) रेलवे गतिविधि की लागत विवरणी जो दिनांक 23 अक्टूबर 2013 की संशोधित लागत विवरणी के साथ प्रस्तुत नहीं की गई थी, अब प्रस्तुत है। रेलवे गतिविधि में अनुमानित वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आय और शुद्ध घाटे की स्थिति नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रचालन आय (रु. लाखों में)				शुद्ध अधिशेष / घाटा (रु. लाखों में)				शुद्ध अधिशेष / घाटा (प्रचालन आय के % के रूप में)			
		2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	2013-14 से 2015-16 के लिए कुल प्रचालन आय	2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	2013-14 से 2015-16 के लिए कुल शुद्ध अधिशेष / घाटा	2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	औसत %
(i)	रेलवे गतिविधि	751.42	1054.47	1241.24	3047.13	-1007.53	-1442.02	-1654.51	-4104.06	-839.68%	-1133.75%	-1300.82%	-1091.42%

- (iv) वर्ष 2015-16 तक मूल वेतन और मंहगाई भत्ता की मद में भुगतानों की कुल राशि पर अनिवार्य रूप से पेंशन फंड और ग्रेज्युटी फंड में क्रमशः 15% और 8.33 % की दर से अंशदान किये जाने वाली राशियों का विवरण देने वाली विवरणी नीचे प्रदत्त है:-

क्र.सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1	मूल वेतन के लिए भुगतान	2442.34	2335.09	3273.96	3503.14	3748.36
2	मंहगाई भत्ता के लिए भुगतान	1250.25	1505.77	689.62	737.89	789.55
3	कुल	3692.59	3840.86	3963.58	4241.03	4537.90
4	क्रम सं. 3 पर 15% की दर से पेंशन फंड की मद में अंशदान की अपेक्षित राशि	553.89	576.13	594.54	636.15	680.69
5	क्रम 3 पर 8.33% की दर से ग्रेज्युटी की मद में अंशदान के लिए अपेक्षित राशि	307.59	319.94	330.17	353.28	378.01
	कुल अंशदान	861.48	896.07	924.70	989.43	1058.69

- (v) 15 जुलाई 2011 से, बढ़ी हुई दर पर रायल्टी का दावा करने से रोकने के लिए जिला सेशन अदालत द्वारा पारित दिनांक 30 जून 2011 के अंतरिम-निषेधादेश के साथ मेसर्स पीएसए सिकल के पक्ष में प्रदत्त अन्तरिम निषेध-आदेश को संपूर्ण/बिना शर्त घोषित करने वाले प्रधान जिला न्यायाधीश, तृतीकोरिन द्वारा पारित बाद का आदेश भी प्रस्तुत है। दिनांक 14 फरवरी 2014 के मध्यस्थता अधिनिर्णय ने राजस्व हिस्सेदारी के मॉडल (नमूने) और प्राधिकरण के अनुमोदन से पीएसए सिकल हेतु VIII बर्थ को लागू संदर्भ दर का निर्धारण प्रदान किये। चूंकि इस पर कानूनी रूप से कायम नहीं रहा जा सकता है, यह पत्तन को स्वीकार्य नहीं है और इसलिए इसके विरुद्ध मद्रास की न्याय व्यवस्था के माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष अपील की गई। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए। मुद्दे का समाधान शेष रहते हुए, रायल्टी के रूप में रु. 1969.00 प्रति टीईयू वसूल किया जा रहा है।
- (vi) फार्म 3 ए और फार्म 4 ए के अनुसार मूल्यह्रास का मिलान करने वाली विवरणी भी प्रस्तुत है।
- (vii) कोयला पोतघाट पर तापीय कोयला प्रहस्तन करने के संबंध में गैंग्स की सैद्धांतिक बुकिंग के मुद्दे को संबोधित करने हेतु प्राधिकरण की आवश्यकता के उत्तर में और वीओसी। से IV बर्थों में कार्गो के यांत्रिक प्रहस्तन के मामले में और गैंग्स की सैद्धांतिक बुकिंग हटाने के मामले में सूचित किया जाता है कि कार्गो प्रहस्तन संभाग में संशोधित श्रमिक निर्धारण पैमाने के क्रियान्वयन पर 21 मई 2012 से कोई सैद्धांतिक गैंग लगाया नहीं गया है।
- (viii) कोयला और नमक के सिवाय अन्य सभी कार्गो के लिए प्रस्तावित दर के संदर्भ से कंटेनर भरने और खाली करने हेतु प्रस्तावित दर के लिए आधार के संबंध में प्रश्न के उत्तर में स्पष्ट किया जाता है कि जैसाकि कंटेनर के भीतर का कार्गो सामान्य कार्गो की श्रेणी के अंतर्गत आता है तदनुसार, कोयला पोतघाट II पर कोयला और नमक से इतर कार्गो पर लागू दर प्रस्तावित की जाती है।

- (ix) कंटेनर भरने और खाली करने, सी एवं एफ प्रचालन तथा झोन-बी पर प्रहस्तन की श्रेणियों के अंतर्गत कार्गो प्रहस्तन प्रभाग द्वारा प्राप्त आय की आवश्यकता के संबंध में स्पष्ट किया जाता है कि जहाँ तक वर्तमान परिदृश्य में कंटेनर भरने और खाली करने से आय का संबंध है सीएचडी द्वारा ऐसा कोई प्रचालन नहीं किया जाता है। शेष दो प्रचालनों से अर्जित आय का विवरण नीचे प्रस्तुत है:-

(रु. लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1.	पारगमन शैड और वेयर हाऊस आदि में सी एंड एफ प्रचालन	105.64	68.87	42.03
2.	झोन -बी में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन	78.21	91.45	26.81

- (x) वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पिछले साल से संबंधित मद के अंतर्गत दिखाई गई राशि के विवरण प्रस्तुत हैं।
- (xi) निजी विद्युत संयंत्रों के लिए तापीय कोयले हेतु पोतघाट शुल्क की वसूली के संबंध में रैजीडेंट ऑडिट आफिसर, वीओसीपीटी और मुख्य सतर्कता अधिकारी से वीओसीपीटी के लिए प्राप्त पत्र की प्रति भी संलग्न है।
- (xii) जुलाई 2008 के पिछले प्रशुल्क आदेश में आकलित रु. 81.92 करोड़ के अधिशेष और 2008-09 से 2010-11 में आकलित रु. 25.45 करोड़ के वास्तविक अधिशेष को वीओसीपीटी को अंतरित करने हेतु पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 17 (vi) में प्राधिकरण के निदेश के संबंध में, वीओसीपीटी ने निम्नलिखित बातें कहीं हैं-
- (क) अधिशेष राशि की गणना करते समय, प्राधिकरण ने पेंशन फंड के तहत प्राप्तियों के रूप में राजस्व खाते और पेंशन भुगतानों से (सामान्य राजस्व खाते से आहरित) अंशदान की अनुमति दी थी। किन्तु सामान्य राजस्व से उसी के अंशदान को विवरणी में मान्य नहीं किया गया। वास्तव में पत्तन ने लागत विवरण में वार्षिक अंशदान की मद में लागत के रूप में समझे गए रु. 4.00 करोड़ प्रति वर्ष को छोड़कर वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक सामान्य राजस्व से पेंशन फंड और पेंशन भुगतानों के लिए रु. 125.35 करोड़ का अंशदान किया है।
- (ख) 31.03.2011 को ब्याज सहित अंतरित की जाने वाली राशि को शून्य दिखाने वाली गणना नीचे दी गई है:-

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि	राशि
I	प्राधिकरण के दिनांक 11.11.2011 के आदेश के अनुसार वर्ष 2008-09 के लिए अंतरित की जाने वाली राशि		81.92
II	अंतरित राशि		
	(क) 2007-08 राजस्व लेखा से अंशदान	11.31	
	(ख) 2007-08 राजस्व से आहरित पेंशन भुगतान	10.34	
	(ग) 2008-09 राजस्व लेखा से अंशदान	11.50	
	(घ) 2008-09 राजस्व से आहरित पेंशन भुगतान	12.61	45.76
III	31.08.2009 रको अंतरित किया जाने वाला शेष (I-II)		36.16
IV	जोड़िए: 2009-120 के लिए III पर 8% पर ब्याज		2.89
V	31.03.2010 को अंतरण के लिए देय शेष (III+IV)		39.05
VI	2009-10 में राजस्व से किया गया अंतरण		
	(क) 2009-10 राजस्व लेखा से अंशदान	11.00	
	(ख) 2009-10 राजस्व से आहरित पेंशन भुगतान	15.78	26.78
VII	31.03.2009 को अंतरित किया जाने वाला शेष (V-VI)		12.27
VIII	जोड़िये: 2010-11 के लिए VII पर 8% पर ब्याज		0.98
X	31.03.2011 को अंतरण के लिए देय शेष (VII+VIII)		13.25
XI	2010-11 में राजस्व से किये गए अंतरण		
	(क) 2010-11 राजस्व लेखा से अंशदान	15.00	
	(ख) 2010-11 राजस्व से आहरित पेंशन भुगतान	17.81	32.81
XII	31.03.2011 को अंतरित किया जाने वाला शेष (X-XI)		-
	सामान्य राजस्व से कुल अंशदान	105.36	19.56

- (ग) इसलिए, प्राधिकरण को प्रस्तुत प्रस्ताव में पेंशन फंड को पहले से अंतरित राशि को, सामान्य राजस्व से पेंशन फंड को ब्याज के साथ रु. 81.92 करोड़ के इस सुनिश्चित अंतरण की मद में, यह प्राधिकरण स्वीकार करने पर विचार करे।

17. तदन्तर, वीओसीपीटी ने दिनांक 11 जुलाई 2014 के अपने फैक्स के माध्यम से स्पष्ट किया है कि दिनांक 23 अक्टूबर 2013 के अपने उत्तर के साथ संशोधित दरमान का मसौदा प्रस्तुत करते समय, पारगमन शैड और वेयर हाऊस में सी एंड एफ प्रचालन और झोन-बी के संबंध में कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों की तैनाती के लिए लेवी हेतु दरें, कोयला पोतघाट-II और नमक से उत्तर समस्त कार्गो के विषय में वृद्धि का प्रतिशत अपनाते हुए दिनांक 23 अगस्त 2013 के इसके पत्र के माध्यम से प्रस्तावित दरों में ऊपर की दिशा में वृद्धि के बजाय रु. 10.00 प्रति मीट्रिक टन पर अनजाने में / अनायास ही प्रस्तुत कर दी गई थी तदनुसार वीओसीपीटी ने पारगमन शैडों और वेयर हाउसों आदि में सी एंड एफ प्रचालनों लेवी और झोन-बी नामक मदों में से प्रत्येक के लिए रु. 35.54 प्रति टन प्रत्येक की दर ठीक करते हुए सीएचडी की संशोधित अनुसूची प्रस्तुत की है।

18. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं / कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सार संक्षेप संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सार संक्षेप संबद्ध पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जायेंगे।

19. इस प्रकरण पर कार्यवाही / प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित बातें उभर कर आई हैं:-

- (i) वीओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) का वर्तमान दरमान, इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के आदेश के माध्यम से 31 मार्च 2013 तक की वैधता के साथ, अनुमोदित किया गया था।

- (ii) (क) वीओसीपीटी ने दिनांक 28 फरवरी 2013 और 18 मार्च, 2013 के अपने पत्रों के माध्यम से अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। कथित आरम्भिक प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने (यह निवेदन करते हुए कि) यदि इस प्राधिकरण द्वारा धूल भरे कार्गो के लिए रु.5/- प्रति टन की दर से साफ सफाई प्रभार आरम्भ करने का इसका प्रस्ताव और लाइसेंस (भंडारण) शुल्क में प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की जाती है तो उसने सभी प्रशुल्क मदों में 7.51 % की वृद्धि मांगी थी। वैकल्पिक रूप से, यदि कथित दो संशोधन प्रस्तावित नहीं होते हैं तो सभी प्रशुल्क मदों में, इसने 10.36% की वृद्धि प्रस्तावित की थी। पूंजीगत निकर्षण के लिए विशेष दर को जारी रखना प्रस्तावित है। वीओसीपीटी ने सभी उपयोक्ताओं पर लगाए जाने योग्य रु.17.96 प्रति टन पर पेंशन फंड लेवी आरम्भ करना प्रस्तावित किया था।

- (ख) इस प्राधिकरण ने नवम्बर 2011 में, दरमान के सामान्य संशोधन के साथ, सीएचएलडी के लिए पेंशन फंड लेवी के साथ (तात्कालिक) तृतीकोरित पत्तन न्यास कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभाग (टीपीटी-सीएचएलडी) से श्रमिकों की तैनाती के लिए लेवी संशोधित करने वाला अलग आदेश पारित किया था। टीपीटी - सीएचएलडी लेवी की वैधता, वीओसीपीटी दरमान (की वैधता के साथ) समाप्त होने वाली बनाई गई थी। यह प्लॉट आउट करने पर किसी एचएलडी लेवी पर सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ, व्यापक तरीके से कार्रवाई करने की आवश्यकता है। वीओसीपीटी ने अपने वर्तमान प्रस्ताव में, अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के रूप में सीएचएलडी लेवी में संशोधन के लिए प्रस्ताव को शामिल किया है। मार्च 2013 के अपने आरम्भिक प्रस्ताव के बाद, वीओसीपीटी ने दिनांक 28 अगस्त 2013 के अपने पत्र के जरिये सीएचएलडी लेवी के संशोधन से संबंधित इसके प्रस्ताव को और अधिक पुनर्गठित किया है जिसमें अलग से वसूल किए गये वेतन को लेवी के भाग के रूप में क्लब किया गया है। वीओसीपीटी का सीएचएलडी पर संशोधित प्रस्ताव भी परामर्श के लिए लिया गया था।

- (ग) बाद में वीओसीपीटी ने हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर देते हुए दिनांक 23 अक्टूबर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से, वास्तविकों की मदद से 2012-13 के अनुमानों को अपडेट करते हुए संशोधित लागत विवरणियाँ दाखिल की हैं और आगामी वर्षों के अनुमानों को परिवर्तित किया है। संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने 6.50% वृद्धि की मांग की है। यदि साफ-सफाई प्रभार आरम्भ करने का इसका प्रस्ताव और लाइसेंस (भंडारण) में प्रस्तावित वृद्धि का प्रस्ताव अनुमोदित कर दिए जाते हैं। यदि प्रस्तावित दोनों मदें अनुमोदित नहीं की जाती हैं तो वीओसीपीटी ने सभी प्रशुल्क मदों में 10.50% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। पूंजीगत निकर्षण के लिए विशिष्ट दर को वर्तमान स्तर पर ही जारी रखने का प्रस्ताव है। संशोधित प्रस्ताव में सभी कार्गो और पोत संबंधी प्रशुल्क मदों पर इससे पहले प्रस्तावित प्रति टन लेवी की बजाय 13.93% की दर से पेंशन फंड लेवी प्रस्तावित है। सीएचएलडी से श्रमिक तैनात करने हेतु लेवी भी संशोधित की गई है। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 अक्टूबर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी द्वारा दाखिल लागत विवरणियों के साथ इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान प्रस्तुत सूचनाओं / स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (iii) (क) वीओसीपीटी वर्तमान बीओटी प्रचालक पीएसए सिकल टर्मिनल्स लिमि. (पीएसए सिकल) से रायल्टी प्राप्त करता है। वर्तमान प्रशुल्क संशोधन में वीओसीपीटी ने नार्थ कार्गो बर्थ (एनसीबी) II और बर्थ सं. VIII के बीओटी प्रचालकों से वर्ष 2014-15 से और एनसीबी- III और IV तथा उथला जल बर्थ (एसडब्ल्यूबी) – सीमेंट तथा एसडब्ल्यूबी निर्माण सामग्री के बीओटी प्रचालकों से वर्ष 2015-16 से राजस्व हिस्सेदारी अर्जित करना चाहा है (प्रत्याशित किया है)।
जैसाकि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3 में निहित है सरकारी नीति के आदेशानुसार राजस्व हिस्सेदारी / रायल्टी प्राप्तियों के लिए वर्ष 2005-06 से एक अलग एस्क्रो एकाउंट निर्माण किया जाए और उसका अनुरक्षण किया जाए। प्रशुल्क निर्धारण मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3 के अनुसार, बीओटी प्रचालकों से प्राप्य राजस्व हिस्सेदारी / रायल्टी का पहले अधिशेष श्रमिकों, यदि कोई हों तो की लागत के लिए उपयोग किया जाना है और उसके बाद जमा शेष का कम से कम 50% , पांच वर्ष की अवधि के भीतर पत्तन की इन्फ्रास्ट्रक्चर सुविधाओं के सृजन (निर्माण) और / अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन से एक एस्क्रो एकाउंट में रखा जाना चाहिए। वीओसीपीटी ने अधिशेष श्रमिकों की लागत शून्य बताई है जिस पर भरोसा किया गया है।
- (ख) पीएससिकल से रॉयल्टी प्राप्तियों के संदर्भ से वीओसीपीटी एक एस्क्रो एकाउंट 2007-08 से चलाती आ रही है। जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश में विक्षेपण किया गया है, वर्ष 2007-08 के वार्षिक लेखा में दिखाया गया है कि वीओसीपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए पीएसए सिकल टर्मिनल्स लिमिटेड (पीएसए सिकल) से प्राप्त रॉयल्टी प्राप्तियों का 50% वर्ष 2007-08 में 2007-08 को अंतरित कर दिया है। यही कार्य नीति वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के अनुमानों में भी अपनाई गई है। 2009-10 से 2012-13 तक पत्तन के वार्षिक लेखा, एस्क्रो एकाउंट से निधि (पैसे) की तैनाती (व्यय) भी दिखाते हैं। इसलिए (धन) का उपयोग निकर्षण प्रोजेक्टों के वित्त पोषण के लिए किया गया है। वीओसीपीटी का एस्क्रो एकाउंट, रॉयल्टी प्राप्तियों के रूप में आगमन और पूंजीगत खर्च की मद में निधि (धन) का बहिर्गमन (आय और व्यय) दिखाता है जिस पर विश्वास किया जाता है।
- (ग) वीओसीपीटी के प्रशुल्क को पिछली समीक्षा के समया वर्ष 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। अगली प्रशुल्क चक्र अवधि 2013-14 से 2015-16 तक ही है। पीएसए सिकल से प्राप्त वास्तविक रॉयल्टी वर्ष 2011-12 में रु. 8927.04 लाख और वर्ष 2012-13 में रु. 10,111.55 लाख बताई गई है। पीएसए सिकल से वर्ष 2013-14 से 2015-16 प्राप्त होने वाली रायल्टी का अनुमानित स्तर वही रहने की संभावना है जो वर्ष 2012-13 में था अर्थात् रु. 10,111.55 लाख। पत्तन ने रॉयल्टी का अनुमान हासिल करने की विस्तृत गणना प्रस्तुत की है। वीओसीपीटी द्वारा मेसर्स पीएसए सिकल के साथ किए गए करार समझौते का संलग्नक 12 सिखाता है कि पीएसए सिकल से प्रत्येक वर्ष, प्रति टीईयू रॉयल्टी का बढ़ा हुआ स्तर मिलना चाहिए। इसलिए वीओसीपीटी से यह बताने को कहा गया था कि उसने मेसर्स पीएसए सिकल से रॉयल्टी आय का अनुमान लगाने के लिए (बढ़ते हुए रॉयल्टी स्तर की बजाय) रु. 1969 प्रति टीईयू के एक समान रॉयल्टी पर विचार क्यों किया। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि यह, पत्तन को बड़ी हुई दर पर रॉयल्टी का दावा 15 जुलाई 2011 से करने से रोकने वाले जिला सेशनस अदालत द्वारा प्रदत्त दिनांक 30 जून 2011 के अंतरिम निषेधादेश और उसके बाद उस अंतरिम निषेध आदेश को मेसर्स पीएसए-सिकल के पक्ष में प्रदत्त संपूर्ण / एक्सोल्यूट घोषित करने वाले प्रधान जिला जज, तृतीकोरिन के आदेश के आधार पर है। वीओसीपीटी ने बताया है कि यह विवाद आर्बिट्रेशन एंड कॉन्सिलिएशन एक्ट के अधीन गठित आर्बिट्रल ट्रिब्यूनल के सामने रखा गया था। दिनांक 14 फरवरी 2014 के आर्बिट्रेशन अवार्ड (माध्यस्थन निर्णय) ने राजस्व हिस्सेदारी और प्राधिकरण के अनुमोदन से VIII बर्थ को लागू संदर्भ दर के निर्धारण का प्रावधान किया था। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि माध्यस्थन निर्णय स्वीकार्य नहीं है और कानूनी रूप से उसका अनुपालन संभव नहीं है। वीओसीपीटी ने इसके विरुद्ध मद्रास की न्याय व्यवस्था के माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष अपील की है। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए पीएसए सिकल से रॉयल्टी की प्राप्त मुद्दे का समाधान लंबित होते हुए, जैसी पत्तन द्वारा वसूल की जा रही है, रु. 1969.00 प्रति टीईयू पर वीओसीपीटी द्वारा, कथित रूप से अनुमानित की गई है। वीओसीपीटी द्वारा वर्णित स्थिति की दृष्टि से, पीएसए सिकल से रु. 1969.00 प्रति टीईयू की दर से रॉयल्टी प्राप्ति के अनुमानन पर इस प्रक्रिया में विचार किया गया है। यदि इस प्रशुल्क चक्र के दौरान अथवा बाद वाली अवधि में इस मामले में माननीय न्यायालय का निर्णय इस प्रक्रिया में माने गए रॉयल्टी स्तर से भिन्न होता है तो विभेदीय राजस्व के प्रभाव पर 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रावधानों के अनुसार इसके तुरंत बाद वाले अगले प्रशुल्क चक्र में विचार किया जाएगा। इसके अलावा, रॉयल्टी प्राप्ति के अनुमानन के प्रयोजन से 2012-13 के स्तर पर 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए एक समान यातायात मात्रा पर

- वीओसीपीटी द्वारा विचार किये जाने को कथित वर्षों के लिए पीएसए सिकल के यातायात अनुमानों के लिए इस प्राधिकरण का प्रासंगिक अनुमोदन नहीं मान लेना चाहिए।
- (घ) वीओसीपीटी ने अन्य वीओटी प्रचालकों से जिन्हें प्रोजेक्ट प्रदान किये गए हैं यथा, नार्थ कार्गो बर्थ (एनसीबी)-II और बर्थ सं. VIII के वीओटी प्रचालकों से वर्ष 2014-15 और उसके बाद से, और एनसीबी-III और IV तथा उथला जल बर्थ (एसडब्ल्यूबी) सीमेंट तथा एसडब्ल्यूबी-निर्माण सामग्री के वीओटी प्रचालकों से वर्ष 2015-16 और आगे के लिए, अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति से संबंधित परिकलन प्रस्तुत किए हैं। ऊपर वर्णित प्रोजेक्टों के संबंध में, पीएसए सिकल को छोड़कर, अन्य वीओटी प्रचालकों से अनुमानित कुल राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति वर्ष 2014-15 में रु.6672.35 लाख और वर्ष 2015-16 में रु.10163.86 लाख हैं, जिन पर विश्वास किया गया है। वीओसीपीटी से यह पुष्टि करने का विशिष्ट अनुरोध किया गया था कि जैसा कि वीओसीपीटी ने पहले सूचित किया था, कि क्या लंबित अदालती कार्रवाई को देखते हुए एनसीबी-III प्रोजेक्ट से वर्ष 2015-16 के दौरान अनुमानित यातायात और राजस्व हिस्सेदारी आय प्राप्त भी होगी अथवा नहीं। इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि वर्ष 2015-16 में अदालती कार्यवाही संपन्न होने तक एनसीबी-III प्रोजेक्ट में प्रचालन आरम्भ होने की उम्मीद है और इसलिए 2.5 मिलियन टन की क्षमता के 50% ही पत्तन के समग्र यातायात में और राजस्व हिस्सेदारी पर प्रोजेक्शनों में विचार किया गया है। जहाँ तक निर्माण सामग्री के लिए एसडीबी से संबंधित पीपीपी प्रोजेक्ट का संबंध है, वीओसीपीटी ने बताया है कि हालांकि यह अदालती कार्रवाई के अधीन है, उम्मीद की जाती है कि वर्ष 2015-16 में यह प्रचालन में आ जाएगा। वीओसीपीटी द्वारा बतायी गई स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (ङ.) प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रावधानों के अनुसार एस्को एकाउंट में अंतरिम राशि के रूप में वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए वास्तविक रायल्टी प्राप्त यथा, क्रमशः रु.4463.52 लाख और रु.5055.78 लाख के 50% पर और वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए अनुमानित रायल्टी / राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति यथा, क्रमशः 5055.78 लाख, रु.8391.95 लाख और रु.10137.70 लाख के 50% कार्गो पर विचार किया है। रायल्टी / राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का शेष 50% कार्गो प्रहस्तन राजस्व माना गया है, वीओसीपीटी द्वारा अनुपालित कार्य नीति, प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रावधानों के अनुसार और पिछले प्रशुल्क आदेश) में अनुपालित कार्यनीति के अनुसार पाई गई है।
- (च) मार्गदर्शी अपेक्षा करते हैं कि एस्को एकाउंट को किए गए अंतरणों का पांच वर्ष की अवधि के भीतर पत्तन इन्फ्रास्ट्रक्चर के सृजन/ आधुनिकीकरण के लिए इस्तेमाल होना है। वीओसीपीटी का वार्षिक लेखा, एस्को एकाउंट से 2011-12 और 2012-13 की अवधि के दौरान क्रमशः रु.4465 लाख और रु.5055 लाख तक की राशि की निकासी/ आहरण दिखा रहा है। वीओसीपीटी ने बताया है कि एस्को एकाउंट से निधियों की निकासी 12.80 मीटर ड्रॉट वाले पोत की आवश्यकता को पूरा करने हेतु गोदी खाड़ी और जल मार्ग के निकर्षण के संबंध में पूंजीगत व्यय को पूरा करने हेतु है। बताए गए प्रयोजनों के लिए एस्को एकाउंट से, कथित रूप से, निकाली गई धनराशि पर लागत विवरणी में विचार किया है।
- वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए वीओसीपीटी ने इससे पहले एनसीबी-II के सामने निकर्षण के संबंध में और 2 संख्या में शैलो ड्राट बर्थों में चरणबद्ध रूप से रु.5055.00 लाख और रु.8385.00 लाख पर और वर्ष 2015-16 में रु.10137.00 लाख पर अन्य के संबंध में पूंजीगत व्यय पूरा करने हेतु एस्को एकाउंट से निधियाँ लगाने का संकेत दिया था। बाद में, इसने एस्को एकाउंट से वर्ष 2013-14 में शून्य, 2014-15 में रु.7,761 लाख और वर्ष 2015-16 में रु.10,137 लाख तक राशियों के लगाए जाने का संकेत दिया है। मार्गदर्शियों में अपेक्षित है कि एस्को एकाउंट को किए गए अंतरणों का उपयोग पत्तन इन्फ्रास्ट्रक्चर के सृजन/आधुनिकीकरण हेतु पांच वर्ष की अवधि के भीतर किया जाना है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित एस्को एकाउंट से निधियों का संशोधित उपयोग निकर्षण परियोजनाओं से संबंधित पूंजीगत व्यय को पूरा करने हेतु प्रोद्घवन प्रत्याशित वर्ष के पांच वर्ष के भीतर है जो मार्गदर्शी प्रावधानों के अनुसार है। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए, एस्को एकाउंट से निधियों का प्रस्तावित लगाये जाने पर विचार किया गया है।
- (छ) विभिन्न वार्षिक लेखाओं के अनुसार वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए एस्को एकाउंट से निवेश और (उसमें) रायल्टी प्राप्ति के संबंध में और अनुमानों के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2014-15 तक के लिये वास्तविक इन्फ्लो (आगमन) और आउट फ्लो (वहिर्गमन) के वर्षवार विवरण नीचे सारणीबद्ध दिये हैं। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एस्को एकाउंट में अथ जमाशेष पर ब्याज, पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुपालन की गई कार्यनीति के अनुसार, 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए 5% (वार्षिक) की दर से अनुमानित की गई है। अपनायी गई ब्याज दर, वर्ष 2010-11 में वीओसीपीटी द्वारा कथित रूप से

अर्जित ब्याज दर पर आधारित है और यह कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के साथ-साथ ऍस्करो फंड जमाशेष पर विचार की गई ब्याज दर के समतुल्य है।

(रु. लाखों में)

विवरण	2011-12 वास्तविक	2012-13 वास्तविक	2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान
1. ऍस्करो एकाउंट में अथ जमा शेष	2.22	0.75	1.52	5057.38	5941.19
2. रायल्टी / राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति	8927.04	10111.55	10111.56	16783.90	20275.40
3. ऍस्करो एकाउंट को अंतरित राजस्व हिस्सेदारी रायल्टी प्राप्तियों का न्यूनतम 50%	4463.52	5055.78	5055.78	8391.95	10137.70
4. 2013-14 से 2015-16 तक के लिए 5% की दर पर अनुमानित ब्याज	0	0	0.08	252.87	297.06
5. इन्फ्रास्ट्रक्चर परिसंपत्तियों के सृजन के लिए ऍस्करो एकाउंट से निकासी	4465	5055	0	7761	10137
6. इति जमा शेष (1+3+4-5)	0.75	1.52	5057.38	5941.19	6238.95

उपरोक्त सारणी के अनुसार वित्तीय वर्ष 2015-16 के अंत में ऍस्करो एकाउंट में अनुमानित रूप से रु.6238.95 लाख जमा शेष होगा।

- (iv) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास/निर्भर किये गए प्रोजेक्शनों के संदर्भ में पत्तन की वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादनता की समीक्षा करने का आदेश देती है।

अक्टूबर 2011 में अनुमोदित वीओसीपीटी का प्रचलित दरमान, वर्ष 2011-12 और 2012-13 की अनुमानित स्थितियों पर आधारित था। इस प्रकार, कथित दो वर्षों के दौरान वीओसीपीटी की निष्पादनता का आकलन करने हेतु वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वास्तविकों को अनुमानों के संदर्भ से विश्लेषित किया जाना है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमानित लागत स्थिति (निकर्षण गतिविधि और रेलवे गतिविधि छोड़कर) का वीओसीपीटी का प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विश्लेषण किया गया था। इसलिये पिछली अवधि की वास्तविक निष्पादनता का आकलन करने के लिए उसी कार्य नीति का अनुपालन किया गया है। विगत अवधि की निष्पादनता से संबंधित विश्लेषण पर नीचे विचार विमर्श किया गया है:-

- (क) वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि 2011-12 से 2012-13 की अवधि के लिए कोई छूट नहीं दी गई है। इसका अर्थ हुआ कि वार्षिक लेखा में वर्णित आय इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर आधारित है। पत्तन और गोदी सुविधा के अंतर्गत वर्णित रेलवे से आय और निकर्षण के लिए विशेष दर से आय को छोड़कर वार्षिक लेखा में वर्णित वास्तविक आय पर विचार किया गया है।

- (ख) वार्षिक लेखा में वर्णित वास्तविक रॉयल्टी आय में से, रॉयल्टी आय की 50% कार्गो प्रहस्तन आय समझा जाता है और शेष बचा 50% पिछले आदेश में पालन की गई कार्य नीति के अनुसार ऍस्करो एकाउंट में अंतरित किया जाता है रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का इन्फ्लो(आगमन) और पूंजीगत व्यय पूरा करने हेतु इसके उपयोग पर पिछले पैराग्राफ में प्रकाश डाला गया है।

यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान, वीओसीपीटी ने राजस्व हिस्सेदारी आय, अपफ्रंट भुगतान, इस प्राधिकरण द्वारा पारित अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश के संदर्भ से पहले से प्रचालनरत अथवा प्रचालन में आने वाले प्रोजेक्टों से लाइसेंस शुल्क के बारे में हमारे एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में उस समय स्पष्ट किया था कि सभी पीपीपी प्रोजेक्टों के आगामी प्रशुल्क चक्र में प्रचालनरत हो जाने की उम्मीद है। वीओसीपीटी ने अब सूचित किया है कि कन्सेशन एग्रीमेंट के अनुसार बर्थ सं. VIII के कंटेनर टर्मिनल बीओटी प्रचालक से पांच करोड़ रु. की अपफ्रंट राशि प्राप्त हो गई है। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि सभी वर्षों में समान रूप से पालन की गई पत्तन की लेखाकरण नीति के अनुसार यही राशि वर्ष 2012-13 में, कार्गो प्रहस्तन आय के अंतर्गत राजस्व प्राप्ति के रूप में हस्तगत कर ली गई है। चूंकि बताया गया है कि वीओसीपीटी के वार्षिक लेखा ने बर्थ सं. VIII से अपफ्रंट भुगतान को लेखाबद्ध कर लिया है। 2011-12 और 2012-13 की पिछली अवधि के लिए तैयार की गई लागत विवरणी में उस पर विचार किया गया है।

- (ग) पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किये गये अनुमानों के अनुसार और जैसा वीओसीपीटी ने भी किया है तुलना के लिए पूंजीगत निकर्षण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पूंजीगत निकर्षण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित विशेष दर से आय मूल्य ह्रास और प्रासंगिक वार्षिक लेखा में वर्णित संबंधित पूंजीगत निकर्षण,

पत्तन और गोदी आय/व्यय में शामिल नहीं किए गए हैं। निकर्षण लेवी से संबंधित व्यय से अर्जित वास्तविक आय, निकर्षण गतिविधि के लिए तैयार की गई एक अलग लागत विवरणी में समाविष्ट की गई है जिस पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

- (घ) पिछले प्रशुल्क सशोधन के दौरान, वीओसीपीटी ने यह कहते हुए रु. 400 लाख वार्षिक पर पेंशन फंड में अंशदान अनुमानित किया था कि यह राशि वेतनों और मजदूरियों के 15% की दर से और ग्रेच्युटी की मद में 8.33% पर अनुमानित है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत पेंशन / ग्रेच्युटी फंड में अंशदान के अनुमान पर पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किया गया था।

वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वार्षिक लेखा पेंशन / ग्रेच्युटी फंड में अंशदान कुछ अधिक स्तर, क्रमशः रु.2009.44 लाख और रु.2010.37 लाख पर और पेंशन भुगतान क्रमशः रु.2328.13 लाख और रु.2564.28 लाख पर दिखाते हैं। वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 में पेंशन फंड / ग्रेच्युटी फंड को अंशदान के साथ-साथ पेंशन भुगतानों अर्थात् क्रमशः रु.4337.57 लाख और रु.4574.65 लाख, को 'वित्त एवं विविध व्यय' नामक शीर्ष से बाहर रखा है।

इसका अर्थ हुआ कि पत्तन ने इन दो वर्षों में न तो पेंशन / ग्रेच्युटी फंड में अंशदान को और न ही पेंशन भुगतानों को एक व्यय माना है। जब इस पर स्पष्टीकरण मांगा गया तो वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया था कि वीमांककी मूल्यांकन प्रत्येक वर्ष की 31 मार्च को ही किया जाता है और केवल भविष्य के लिए वार्षिक देनदारी पैदा होगी और इसलिए, उसको वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए प्रोजेक्ट किया गया है। वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए लागत विवरणियों में चर्चित वि.वि. व्यय में (आवश्यक) फेर बदल करना जरूरी नहीं समझा है।

यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में, पेंशन को, चाहे पेंशन फंड को वार्षिक अंशदान के रूप में या चाहे उस सीमा तक वास्तविक भुगतान के रूप में कि उसे पेंशन फंड से नहीं निकाला जाता है, बीच से गुजर जाने दिया गया है।

इस प्रकार इस प्राधिकरण द्वारा अन्य प्रशुल्क मामलों में अपनाई गई कार्य नीति के अनुसार, वीओसीपीटी द्वारा पेंशन फंड में किया गया वास्तविक अंशदान, जैसाकि वार्षिक लेखा में वर्णन किया गया है, वर्ष 2011-12 और 2012-13 में क्रमशः रु.2009.44 लाख और रु.2010.37 लाख ही माना गया है।

- (ङ.) पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुपालन की गई स्थिति पर कायम रहते हुए, ब्याज आय को वित्तीय एवं विविध आय से बाहर रखा गया है। वार्षिक लेखा में एफएमआई और एफएमई (विविआ. और विविध) का शीर्ष पेंशन फंड, ग्रेच्युटी फंड आदि से इतर विशिष्ट फंड से आय और व्यय से संबंधित एक अलग प्रविष्टि यथा, परिवार सुरक्षा फंड, जनरल इश्योरेंस फंड, कल्याण फंड से संबंधित, दिखाते हैं। वीओसीपीटी ने पिछले प्रशुल्क आदेश में इन विशिष्ट फंड्स (निधियों) से संबंधित आय और व्यय को शामिल नहीं किया था जिसे इस प्राधिकरण ने स्वीकार किया था। अब यह तय है कि एस्क्रो एकाउंट, जनरल रिजर्व आदि जैसी विशिष्ट निधियों से ब्याज आय को प्रशुल्क परिगणना में एफएमआई से बाहर रखा जाना है। चूंकि कथित मदे विशिष्ट निधियों से संबंधित हैं, वीओसीपीटी इन्हें जिस रूप में ले रहा है, वह मान्य है। चूंकि विशिष्ट निधियों से आय शामिल नहीं की गई है, इन निधियों से संबंधित प्रासंगिक एफएमई व्यय भी बाहर रखे गए हैं।

- (च) पत्तन द्वारा पालन की गई मूल्य हास नीति और वार्षिक लेखा में शुद्ध अचल परिसंपत्तियाँ कथित रूप से सरकार द्वारा प्रदत्त जीवन मान दंडों पर आधारित हैं। किन्तु प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 का अनुपालन करने के लिए वीओसीपीटी ने कंपनी अधिनियम में प्रदत्त मूल्य हासदर पर मूल्यहास पर विचार किया है। यह पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुपालन किये गए अप्रोच के अनुसार है। कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास पर आधारित शुद्ध अचल परिसंपत्ति मूल्य, पत्तन द्वारा अलग से बरकरार रखा गया है। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत शुद्ध अचल परिसंपत्तियों का मिलान, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए इसके वार्षिक लेखा में वर्णित शुद्ध अचल परिसंपत्तियों से नहीं किया जा सकता। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए मूल्यहास और शुद्ध अचल परिसंपत्तियों पर जैसे, वीओसीपीटी ने पेश किए हैं। इस विश्लेषण में निर्भर किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में पालन की गई कार्यनीति के अनुसार पूंजीगत निकर्षण गतिविधि और रेलवे गतिविधि से संबंधित शुद्ध अचल परिसंपत्तियाँ शामिल नहीं की गई हैं।

- (छ) वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2011-12 के लिए प्रस्तुत शुद्ध अचल परिसंपत्तियाँ रु.866.63 करोड़ और वर्ष 2012-13 के लिए रु.671.50 करोड़ है जिसमें रेलवे से संबंधित शुद्ध अचल परिसंपत्तियाँ सम्मिलित नहीं हैं क्योंकि पिछले प्रशुल्क संशोधन में लागत विवरणी में रेलवे गतिविधि सम्मिलित नहीं थी। निकर्षण से (जिसके लिए विशेष लेवी अनुमोदित की गई थी) संबंधित शुद्ध अचल परिसंपत्तियाँ, जो (क्रमशः) रु.222.10 करोड़ और रु.218.10 करोड़ तक हैं, पिछले प्रशुल्क आदेश में पालन की गई कार्यनीति के अनुसार सम्मिलित नहीं हैं क्योंकि इसे निकर्षण गतिविधि से संबंधित लागत विवरणी में सम्मिलित कर लिया गया है। इस प्रकार पूंजीगत निकर्षण को छोड़कर जिसके लिए विशिष्ट लेवी अनुमोदित की गई थी,

शुद्ध अचल परिसंपत्ति, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः रु.644.44 करोड़ और रु.453.40 करोड़ आती है।

पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान जैसाकि आदेश के पैरा 17(ix) (ड.) में बताया गया है, वीओसीपीटी ने सूचित किया है कि जल मार्ग और गोदी खाड़ी की 12.80 मीटर तक खुदाई (निकर्षण) से संबंधित रु.538 करोड़ की प्रोजेक्ट लागत में से, प्रोजेक्ट लागत का 35 % अर्थात् रु.188.30 करोड़ सरकार द्वारा अनुदान के रूप में मंजूर किया जाएगा और शेष रु.349.70 करोड़ आंतरिक संसाधनों से जुटाया जाना तथा आंशिक रूप से एस्क्रो एकाउंट से जुटाया जाना प्रस्तावित था। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि वास्तव में, जनवरी 2013 में रु. 100.13 करोड़, मार्च 2013 में रु.24.30 करोड़ और जुलाई 2013 में 40.50 करोड़, इस प्रकार चरणबद्ध रूप से कुल मिलाकर रु.165.13 करोड़ अनुदान के रूप में सरकार से मिल गए हैं। पत्तन ने बताया है कि सरकार से अनुदान की प्राप्ति पर, वर्ष 2011-12 में पूंजीगत निकर्षण के सकल खंडज से रु.124.63 करोड़ और वर्ष 2012-13 में रु.40.50 करोड़ घटा दिए गए हैं। और मूल्यहास पर, केवल घटी हुई सकल कीमत पर ही विचार किया गया है। इस प्रकार, वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2011-12 और 2012-13 में वर्णित शुद्ध अचल परिसंपत्तियों में, उस सीमा तक के मूल्य की परिसंपत्तियों को शामिल नहीं किया गया है जितने मूल्य का वित्त पोषण विभिन्न वर्षों में सरकार द्वारा किया गया है।

ऐसे मामलों में जहाँ सरकार से अनुदान अचल परिसंपत्तियों में निवेश के समक्ष प्राप्त किया जाता है, वहाँ एकाउंटिंग/ फाइनैन्सियल रिपोर्टिंग के लिए बिल्लिमोरिया रिपोर्ट (महा पत्तन न्यासों द्वारा अपनाई गई) पत्तन न्यासों को या तो अचल परिसंपत्तियों की लागत में समायोजित करने की या मूल्यहास प्रभार के अनुपात में राजस्व के साथ समायोजन के लिए एक अलग आरक्षित लेखा को अंतरित करने की अनुमति देता है। कोच्चि पत्तन न्यास के मामले में जहाँ निकर्षण लागत का एक भाग सरकार द्वारा वित्त पोषित किया जाना था, उस भाग पर प्रतिलाभ की अनुमति तो नहीं दी गई थी किंतु, पत्तन ने सरकारी वित्त पोषित अवयव को सकल खंड से जोड़ दिया और उस पर मूल्यहास मांगा जो दिया गया था। वर्तमान मामले में, पत्तन ने बिल्लिमोरिया रिपोर्ट में प्रदत्त पहले वाली कार्यनीति अपनायी है। इसने सरकार द्वारा सहायता अनुदान के रूप में वित्त पोषित पूंजीगत लागत के भाग को स्वयं सकल खंड से हटा दिया है। पत्तन ने उस वर्ष से, लागत के उस भाग पर न तो मूल्यहास और न ही प्रतिलाभ का दावा किया है जिस वर्ष अनुदान प्राप्त किया गया है।

वीओसीपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यनीति पिछले आदेश में अनुपालन की गई कार्यनीति के अनुसार है और इसलिए इस पर विश्लेषण में विचार किया गया है। जबकि वीओसीपीटी ने, 12.8 मीटर तक गोदी खाड़ी और जल मार्ग के निकर्षण से संबंधित पूंजीगत व्यय का एक भाग जुटाने के लिए, वर्ष 2011-12 में रु.44.65 करोड़ तक और वर्ष 2012-13 में रु.50.55 करोड़ रु. एस्क्रो एकाउंट से लगाया जाना प्रस्तावित किया है, पत्तन ने आरओसीई के परिगमन के लिए वित्त पोषित शुद्ध अचल परिसंपत्तियों को बाहर नहीं रखा है।

एस्करो एकाउंट से खर्च की गई राशि के संदर्भ से, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3 के अनुसार एस्करो एकाउंट से वित्त पोषित होने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ मांगने का पात्र/हकदार नहीं है।

हमारे विश्लेषण में, विगत समय में 2010-11 तक एस्करो एकाउंट से वित्त पोषित शुद्ध अचल परिसंपत्तियों के साथ-साथ, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए एस्करो एकाउंट से वित्त पोषित शुद्ध अचल परिसंपत्तियाँ, प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार और पिछले प्रशुल्क आदेश में पालन की गई कार्य नीति के अनुसार, प्रतिलाभ की अनुमति देने हेतु नियोजित पूंजी से बाहर रखे गए हैं।

- (ज) यद्यपि वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि इसने कार्यकारी पूंजी का अनुमानन, प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार किया है, विविध ऋणदाताओं और वर्तमान परिसंपत्तियों के तहत नकद जमाशेष का अनुमानन जैसा पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया है, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 के तहत प्रदत्त मानदंडों के अनुरूप नहीं पाए गए हैं। अतएव विविध ऋणदाताओं और नकद जमाशेष के अनुमान प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप संशोधित किए गए हैं। यदि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वार्षिक लेखा में वर्णित प्रचलित देनदारियों की तुलना, वर्तमान परिसंपत्तियों के स्वीकार्य तत्वों से की जाती है, इस तरह प्राप्त किए गए कामकाजी पूंजी के आँकड़े, नकारात्मक (-) हो सकते हैं। परिणामस्वरूप, वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए कामकाजी पूंजी शून्य समझी गई है।

- (झ) पिछले विश्लेषण को देखते हुए, वास्तविकों के आधार पर संशोधित नियोजित पूंजी, वर्ष 2011-2 और 2012-13 के लिए क्रमशः रु.444.91 करोड़ और रु.207.07 करोड़ मानी गई है।

- (ञ) वीओसीपीटी ने नियोजित पूंजी को (निकर्षण गतिविधि को छोड़कर) वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए कारोबारी परिसंपत्ति और कारोबार संबंधी परिसंबंधी के रूप में वर्गीकृत किया है। इनको, जिस सीमा तक नियोजित पूंजी को बदला / सुधारा जा सका, उपयुक्त रूप से सुधारा गया है।

- (ट) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.10, 60% और अधिक क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ की इजाजत देती है। वीओसीपीटी प्रचालकों की क्षमता से इतर, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत वास्तविक क्षमता वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 240.81 लाख टन प्रति वर्ष है। वीओसीपीटी द्वारा कथित वर्षों में प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर विचार करते हुए (वीओसीपीटी के यातायात को छोड़कर) पत्तन की थक्षमता के संदर्भ से क्षमता उपयोग / उपयोगिता क्रमशः 77.2% और 79% परिगणित होती है। इसलिए, वीओसीपीटी इन वर्षों में कारोबारी परिसंपत्तियों पर अधिकतम 16% के अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ का हकदार है। कारोबार संबंधी परिसंपत्तियों पर अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ का हकदार है। कारोबार संबंधी परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ जैसा पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत है, 8.2% पर विचार किया गया है।
- (V) वर्ष 2011-12 से 2012-13 तक की विगत अवधि में वास्तविकों के समक्ष अनुमानों का विश्लेषण करने वाली लागत विवरणी की एक प्रति संलग्नक -1 के रूप में संलग्न है। पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए वास्तविकों से अनुमानों की तुलना का संक्षिप्त रूप नीचे सारणीबद्ध है:-

विवरण	वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए कुल योग पूर्ण रूपेण (लाख रु.)		भिन्नता %
	पत्तन आदेश के अनुसार अनुमानित	वास्तविक	
यातायात (लाख टनों में)	384.03	376.13	-2.1%
प्रचालन व्यय	45294.11	48334.88	6.7%
कुल व्यय (मूल्यहास समेत)	23938.64	30421.85	27.1%
प्रतिलाभ से पहले अधिशेष घाटा	21355.48	17913.03	-16.1%
नियोजित पूंजी (औसत)	52922.23	32599.29	-38.4%
नियोजित पूंजी पर ग्राह्य प्रतिलाभ	16811.95	10308.60	-38.7%
ग्राह्य आरओसी के बाद शुद्ध अधिशेष	4543.53**	7604.44	67.4%

** पिछले प्रशुल्क आदेश में आकलित रु. 4553.55 लाख तक का शुद्ध अधिशेष निकर्षण गतिविधि को उसमें घाटा / कमी की भरपाई के लिए अंतरित किया गया है।

- (क) 2011-12 से 2012-13 तक दो वर्षों की अवधि के दौरान वीओसीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात का कुल योग 2.1% की बहुत थोड़ी सी नकारात्मक भिन्नता दर्शाते हुए 384.03 लाख टन के अनुमानित यातायात की तुलना में (वास्तव में) 376.13 लाख टन परिगणित होता है।
- (ख) इन दो वर्षों में अनुमानों की तुलना में वास्तविक यातायात में 2.1% की कमी के बावजूद अनुमानित आय से प्रचालन आय में कुल मिलाकर 6.7% की वृद्धि दिखायी देती है। हो सकता है, यह वृद्धि वर्ष 2012-13 में राजस्व के रूप में प्राप्त हुई रु. 5 करोड़ की अप्रफ्रंट राशि के कारण हो सकता है।
- (ग) पिछले प्रशुल्क आदेशों में दो वर्षों के लिए माने गए अनुमानों के समक्ष / की तुलना में वास्तविक कुल व्यय 27.1% अधिक है। नियोजित पूंजी, पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत अनुमानों की तुलना में 38.4% की कमी दर्शाती है। इस भिन्नता / अंतर का कारण, पिछले प्रशुल्क आदेश में वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित सकल खंड में वृद्धियों की तुलना में सकल खंड में वास्तविक वृद्धियों के बीच भिन्नता हो सकती है। देखा गया है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्रशुल्क निर्धारण में अनुमान आधार पर, पूंजीगत निकर्षण के लिए सरकार से प्राप्त होने वाले रु.188.30 करोड़ की कीमक की कुल शुद्ध वृद्धि अनुमत की गई थी। इसके मुकाबले, वर्ष 2012-13 में कथित निकर्षण प्रोजेक्ट के लिए सरकार से प्राप्त रु.124.67 करोड़ के अनुदान को इसके सकल खंड से बाहर रखने के बाद, वीओसीपीटी द्वारा वर्णित वास्तविक वृद्धियाँ रु. 230.66 करोड़ की है।
- (घ) वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान क्रमशः रु.9361.31 लाख और रु.8551.72 लाख का अतिरिक्त अधिशेष कमाया है जो कुल मिलाकर रु.17913.03 लाख होता है। वास्तविक अधिशेष का औसत रु.8956.52 लाख देखा गया है। यदि वास्तविक अधिशेष के औसत को, कथित दो वर्षों के लिए रु.32592.29 लाख की औसत वास्तविक नियोजित पूंजी की प्रतिशतता के रूप में देखा जाए तो यह 27% आता है।

(रु. लाखों में)

विवरण	2011-12	2012-13	औसत
बीओसीपीटी द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष	9361.31	8551.72	8956.52
वास्तविक नियोजित पूंजी	44491.33	20707.25	32599.29
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रति लाभ (पूर्ण अंकों में)	21%	41%	27%

मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के अनुसार, यदि विगत प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादनता की समीक्षा + या -20% से ज्यादा की भिन्नता दिखाती है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/हानि का 50% अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाना होता है।

जैसे कि उपरोक्त सारणी से देखा जा सकता है, कथित दो वर्षों के दौरान बीओसीपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ, पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत 16% के अधिकतम पात्र प्रतिलाभ की तुलना में 27% है। वास्तविक निष्पादनता में यह अंतर +20% से भी अधिक पाया गया है। इसलिए धारा 2.13 में प्रदत्त अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार, वर्ष 2011-12 से 2012-13 से संबंधित विगत अधिशेष के 50% को समायोजित करने का मामला है।

तदनुसार, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए आकलित वास्तविक अधिशेष अर्थात् रु.3802.22 लाख के 50% पर समायोजन के लिए विचार किया जाना है। जैसा कि पहले पहले बताया गया है, पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश के दौरान भी, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानित रु.4553.52 लाख का राजस्व अधिशेष निकर्षण गतिविधि में घाटे को पूरा करने हेतु अंतरित किया गया था। अतएव, कथित वास्तविक अधिशेष रु.3802.22 लाख का 50%, पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई कार्य नीति का अनुपालन करते हुए, निकर्षण गतिविधि में घाटे की भरपाई के लिए अंतरित किया जाता है। यहाँ यह ध्यान देना होगा कि रु.3802.22 लाख का बचा हुआ अतिरिक्त अधिशेष, प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधान के अनुसार बीओसीपीटी द्वारा अपने पास रखने दिया गया है।

- (vi) (क) बीओसीपीटी के प्रचलित दरमान की वैधता, इस शर्त पर 31 मार्च 2013 से आगे विस्तारित की गई है कि 1 अप्रैल 2013 के बाद की अवधि के लिए बीओसीपीटी को प्राप्त होने वाला, ग्राह्य लागत और अनुमेय प्रतिलाभ से अधिक का अधिशेष, अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णरूपेण समायोजित किया जाएगा। इस स्थिति पर, विश्लेषण के आगामी भाग में विचार-विमर्श किया जा रहा है।
- (ख) यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि आदेश सं. टीएमपी/9/2010-टीपीटी दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के माध्यम से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित बीओसीपीटी का दरमान कहता है कि पूंजीगत निकर्षण के लिए विशेष दर (अनुसूची 25 में प्रदत्त) की लेवी और बी.ओ. चिंदबरनार कार्गो प्रहस्तन श्रमिक पूल से श्रमिकों की तैनाती के लिए पेंशन फंड लेवी (बीओसीपीटी) के दरमान की अनुसूची 6.2 में प्रदत्त) लागू किया जाना 1 अप्रैल 2013 से बंद हो जाना चाहिए, रूक जाना चाहिए।
- तथापि बीओसीपीटी ने दिनांक 23 अप्रैल 2013 के अपने पत्र के माध्यम से इस प्राधिकरण से, पूंजीगत निकर्षण के लिए विशेष दर और कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पेंशन फंड लेवी की वैधता समेत इसके दरमान की वैधता विस्तारित करने का अनुरोध किया है।
- (ग) बीओसीपीटी -सीएचएलपी के लिए पेंशन फंड लेवी के संबंध में, इस प्राधिकरण ने, कार्गो प्रहस्तन श्रमिक पूल से श्रमिकों की तैनाती के लिए अनुमोदित लेवी से संबंधित आदेश सं. टीएमपी/30/2009-टीपीटी दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के पैरा 12 (xiv) में विश्लेषित स्थिति के आधार पर जिसकी अपेक्षा थी कि पेंशन फंड देनदारी में कमी/घाटे को पांच वर्षों तक वसूल किया जाए, बीओसीपीटी सीएचएलपी से श्रमिकों की तैनाती के लिए पेंशन फंड लेवी को 31 मार्च 2013 से आगे विस्तार प्रदान किया जो इसके दरमान की वैधता की समाप्ति के साथ ही समाप्त हो जाएगी।
- (घ) निकर्षण लेवी के लिए विशेष दर के संबंध में, यह बताना प्रासंगिक है कि अधिकांश उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों ने उल्लेख किया था कि इस प्राधिकरण द्वारा पीछे अनुमोदित किए गए दरमान के अनुसार निकर्षण लेवी 1 अप्रैल 2014 से बंद हो जानी चाहिए। किंतु बीओसीपीटी के फरवरी/मार्च 2013 के प्रस्ताव ने निकर्षण के लिए विशेष दर को वर्तमान दरमान में उसके साथ जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इसलिए, उपयोक्ताओं ने इसके प्रस्ताव का सख्त विरोध किया था और लेवी को 1 अप्रैल 2014 से बंद करने का सुझाव दिया था। बीओसीपीटी ने, वर्तमान दरमान की, इसके अगले सामान्य संशोधन प्रस्ताव के फाइनल होने तक वैधता विस्तार मांगते हुए साफ-साफ जोर देकर कहा था कि यदि प्रचलित निकर्षण लेवी को वर्तमान प्रशुल्क चक्र में जारी भी रहने दिया जाता है (तब भी) निकर्षण गतिविधि के लिए लागत विवरणी प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन चक्र के अंत में (31 मार्च 2016 को) वसूली न किया गया रु. 26.90 करोड़ का घाटा प्रदर्शित

करती है और इसलिए, उसने उचित ठहराने की कोशिश है कि इसके दरमान की वैधता विस्तारित करते समय निकर्षण के लिए विशेष दर को विस्तारित करने की भी आवश्यकता है। वीओसीपीटी द्वारा दी गई प्रस्तुतियों और दिनांक 28 फरवरी 2013 के इसके प्रस्ताव के अनुसार निकर्षण गतिविधि के लिए लागत विवरणी पर निर्भर करते हुए, वीओसीपीटी के दरमान को वैधता प्रदान करते समय इस प्राधिकरण ने 31 मार्च 2013 से आगे के लिए पूंजीगत निकर्षण हेतु लेवी की विशेष दर की वैधता को विस्तार प्रदान किया जो वीओसीपीटी के दरमान की वैधता के साथ-साथ समाप्त हो गया।

- (vii) (क) वीओसीपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के लिए लागत विवरणी के विश्लेषण कार्य पर आगे बढ़ने से पहले निकर्षण गतिविधि से संबंधित लागत विवरणी का विश्लेषण किया गया है। जब तक इस प्रकरण में पारित आदेश लागू किया जाता है, अक्टूबर 2014 हो चुका होगा। इसलिए 2011-12 और 2012-13 के लिए निकर्षण गतिविधि से संबंधित वास्तविक आय और व्यय तथा 30 सितम्बर 2014 तक 2013-14 के अनुमानों का भी निकर्षण गतिविधि के भाग के रूप में विश्लेषण किया गया है।

30 सितम्बर 2014 के बाद की अवधि के लिए निकर्षण गतिविधि से संबंधित आय व्यय और नियोजित पूंजी पत्तन और गोदी सुविधा की गतिविधिवार लागत में समेटे गए हैं और वे, पूर्ववर्ती पैराग्राफों में वर्णित कारणों से एकीकृत लागत विवरणी का भाग बनते हैं।

- (ख) निकर्षण के लिए विशेष दर आरंभ में, ड्राफ्ट को 10.7 मीटर तक बढ़ाने हेतु कार्यान्वित पूंजीगत निकर्षण प्रोजेक्ट से संबंधित कर्ज चुकाने की देनदारी को मुख्य रूप से वर्ष 2000 में अनुमोदित की गई थी। वीओसीपीटी ने पूंजीगत निकर्षण प्रोजेक्ट के वित्त पोषण के लिए 1999-2000 और 2000-2001 के वर्षों में ₹.60,261.30 लाख (जापान येन ऋण) का कुल ऋण प्राप्त किया था। जुलाई 2008 के प्रशुल्क आदेश में वीओसीपीटी ने सूचित किया था कि जापान येन ऋण जनवरी 2005 में पहले बंद (फोरक्लोज) कर दिया गया था। जापान बैंक इन्टरनेशनल को-ऑपरेशन (जेबीआईसी) का ऋण खाता बंद करने के समय पर बकाया ऋण राशि वीओसीपीटी द्वारा ₹.255.97 करोड़ बतायी गई थी। जापान येन ऋण के एक भाग को चुकता करने के लिए भारतीय औद्योगिक विकास बैंक (आईडीबीआई) से ₹.182.06 करोड़ का नया ऋण लिया गया था। बकाया विदेशी मुद्रा ऋण का जमाशेष भी पत्तन द्वारा अनुरक्षित आरक्षितियों में से चुकाया गया था। जुलाई 2008 के प्रशुल्क आदेश में आकलित किया गया था कि ₹.58.20 करोड़ की राशि का पुराने कर्ज को चुकता करने हेतु पत्तन के आंतरिक संसाधनों/आरक्षितियों से उपयोग किया गया था। इसलिए, निजी संसाधनों से लगाई गई राशियों पर प्रतिलाभ पर लागत विवरणी में विचार किया गया था। निकर्षण गतिविधि की लागत विवरणी से संबंधित मुख्य फेरबदल/विश्लेषण यहां नीचे दिया गया है:-

- (i) वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए वास्तविकों पर और वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमानों पर निकर्षण गतिविधि के लिए एक अलग लागत विवरणी प्रस्तुत की है। हमारे द्वारा तैयार की गई लागत विवरणी में निकर्षण गतिविधि की लागत स्थिति, जैसी पिछले आदेश में दी गई है, वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविकों के आधार पर अर्थात् 19.1.2005 से (वीओसीपीटी द्वारा इस दिन आईडीबीआई से ऋण लिया गया था) 2010-11 तक दर्शाई गई है। इसके बाद, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वास्तविकों और वर्ष 2013-14 तथा वर्ष 2014-15 के सितम्बर 2014 तक के अनुमानों पर विचार किया गया है।
- (ii) वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वर्षों के लिए निकर्षण लेवी से आय पर उसी स्तर पर विचार किया गया है जिस स्तर पर वीओसीपीटी ने सूचित किया है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए वीओसीपीटी ने निकर्षण लेवी से क्रमशः ₹.2111.98 लाख, ₹.2487.67 लाख और ₹.3481.49 लाख आय अनुमानित की है। जैसाकि पहले बताया गया है, हमारे द्वारा तैयार की गई लागत विवरणी में, निकर्षण के लिए विशेष दर को प्रदत्त विस्तार की तिथि से अर्थात् 1 अप्रैल 2013 से 30 सितम्बर 2014 तक के अनुमानों पर विचार किया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2013-14 के लिए वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित आय पर और, वर्ष 2014-15 के लिए 6 माह हेतु अनुपातिक सामायोजन के बाद, वर्ष 2014-15 के लिए अनुमानित आय पर विचार किया गया है। निकर्षण के लिए विशेष दर के आय अनुमानों पर भरोसा किया गया है और उन पर, इस आय के अनुमानन के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रयुक्त विदेशी मुद्रा विनिमय दर को अद्यतन करने के सिवाय, विचार भी किया गया है। डालर में अंकित पोत संबंधी आय के अनुमानन के लिए वीओसीपीटी ने ₹.60.19 प्रति अमरीकी डालर की विदेशी मुद्रा विनिमय दर पर विचार किया है। डालर में अंकित प्रशुल्क मदों से आय अनुमानों के बारे में, इस मामले के विश्लेषण के समय पर प्रचलित विनिमय दर पर सभी विचाराधीन वर्षों में समानरूप से विचार किया जाएगा।
- वर्ष 2013-14 के लिए डालर की औसत विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = ₹.60.35 है। वर्ष 2013-14 के लिए औसत विनिमय दर को प्रतिबिम्बित करने हेतु वर्ष 2013-14 के लिए विदेशगामी पोतों से पोत संबंधी आय को अद्यतन किया गया है। सितम्बर 2014 तक 2014-15

की अवधि के लिए, इस प्रकरण का विश्लेषण पूरा होने के समय प्रचलित विनिमय दर के रूप में रु.60.09 प्रति अमरीकी डालर की विनिमय दर पर विचार किया गया है।

निकर्षण के लिए विशेष दर, विदेशगामी और तटीय दोनों प्रकार के पोतों के लिए पोत संबंधी आय (पत्तन देयता, पाइलेटज और बर्थ किराया) पर लागू है। किंतु, वीओसीपीटी ने पोतों की विदेशी और तटीय श्रेणियों के निकर्षण के लिए विशेष दर से आय का विवरण/ब्यौरा नहीं दिया है। पत्तन देयताओं, पाइलेट-शुल्क और बर्थ किराये के लिए अनुमानित, विदेशी और तटीय पोतों से आय के विवरण के आधार पर आय का अनुपात, विदेशगामी पोतों से लगभग 86% और तटीय पोतों से लगभग 14% आता है। जैसा ऊपर वर्णन किया गया है, विदेशी मुद्रा विनिमय दर को अद्यतन करने के लिए, निकर्षण हेतु विशेष दर से आय के अनुमानन को ठीक ठाक करते समय उपरोक्त अनुपात लागू किया गया है।

- (iii) जैसा वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए विचार किया गया और वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए अनुमानित किया गया है। रु.408.82 लाख वार्षिक पर विचार किया गया है। वर्ष 2014-15 के लिए मूल्यहास, इससे पहले वर्णित कारणों से अनुपातिक रूप से 6 माह के लिए विचार किया गया है।
- (iv) रु.41.75 करोड़ तक की बर्थ सं. VIII का पूंजीगत निकर्षण, वर्ष 2003-04 में पत्तन स्थिति उसके स्वयं के संसाधनों से वित्त पोषित किया गया था। वीओसीपीटी के अनुरोध पर निकर्षण के लिए विशेष दर बर्थ सं. VIII पूंजीगत निकर्षण का वित्त पोषण अपने ही संसाधनों से किया गया है, वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 से 2015-16 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुपालन की गई कार्यनीति के अनुसार बर्थ सं. VIII पर शुद्ध पूंजीगत निकर्षण पर 16% की दर से प्रतिलाभ समझा/माना गया है। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए वर्ष 2014-15 में सुधार के लिए छोड़ते हुए जहां प्रतिलाभ सितंबर 2014 तक समानुपातिक रूप से 6 माह के लिए माना गया है, हमारी लागत विवरणी में आरओसीई 16% की दर से माना गया है।
- (v) जनवरी 2005 में लिए गए आईडीबीआई ऋण को ऋण अदा करने की जिम्मेदारी, जिसमें मूलधन और 6.50% की दर से ब्याज प्रति तिमाही चुकाने की जिम्मेदारी सात वर्ष के लिए अर्थात् वर्ष 2011-12 तक थी। वर्ष 2011-12 के लिए आईडीबीआई ऋण को वर्षवार (वार्षिक कृत) कर्ज अदायगी जिम्मेदारी रु.3095 लाख पर मानी/समझी गई है। यह वीओसीपीटी द्वारा वर्तमान कार्यवाहियों में लागत विवरणी के साथ-साथ पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किया गया स्तर है।
- (vi) जैसाकि इसके पहले कहा गया है, जेबीआईसी के ऋण की अदायगी के लिए अपनी आरक्षितियों (रिज़र्व्स) से वीओसीपीटी द्वारा लगायी गई राशियां जुलाई 2008 के प्रशुल्क आदेश में रु.58.20 करोड़ तक आंकी गई थी और आरओसीई, पिछले प्रशुल्क आदेश में ह्रासित मूल्य पर 16% की दर से अनुमत किया गया था। यही कार्यनीति 2011-12 और 2012-13 के वास्तविकों और 2013-14 से 2014-15 के (सितंबर 2014 तक) अनुमानों के लिए अपनाई गई है।
- (vii) उपरोक्त फेरबदल के अधीन, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए निकर्षण गतिविधि में घाटा, वास्तविकों के आधार पर रु.3287.67 लाख आता है जबकि पिछले प्रशुल्क आदेश में तदनु रूप अवधि के लिए रु.3689.42 अनुमानित था। 2013-14 और 2014-15 (सितंबर तक) क्रमशः रु.280.68 लाख और रु.340.65 लाख का बहुत मामूली सा अधिशेष है। 2011-12 और 2012-13 की अवधि के लिए वास्तविक के आधार पर रु.3287.67 लाख आता है और वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 (30 सितंबर तक) के लिए कुल जमा घाटा रु.2666.34 लाख आता है। पिछले प्रशुल्क आदेश में वास्तविकों के आधार पर 2004-05 (19.01.2005 से) 2010-11 तक की अवधि के लिए निकर्षण गतिविधि में आकलित कुल घाटा रु.2889.90 लाख और प्रचलित प्रशुल्क चक्र में वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए वास्तविकों के आधार पर और वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के लिए (सितंबर 2014 तक) अनुमानों के आधार पर निकर्षण गतिविधि में आकलित घाटा रु.2666.34 लाख होता है और दोनों को मिलाकर यह घाटा रु.5556.24 लाख होता है।
पिछले प्रशुल्क आदेश में यह पाया गया था कि यदि अगली समीक्षा के समय पूंजीगत निकर्षण गतिविधि में वास्तविक स्थिति, यहां विचार की गई स्थिति से पर्याप्त रूप/बुनियादी रूप से भिन्न होती है, तो उससे अर्जित अतिरिक्त वित्तीय लाभ अगले प्रशुल्क संशोधन/समीक्षा में पूरी तरह समायोजित की जाएगी। दिखाई देता है कि 2011-12 और 2012-13 के वास्तविकों के आधार

पर निकर्षण गतिविधि, पिछले प्रशुल्क आदेश में, समरूप अवधि के लिए अनुमानित घाटे रु.3689.42 लाख की तुलना में, कुल घाटा रु.3287.67 लाख दिखाती है। चूंकि निकर्षण गतिविधि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान वास्तविक आधार पर घाटे में थी, इसलिए अतिरिक्त वित्तीय लाभ के समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता।

- (viii) पिछले प्रशुल्क आदेश में 2004-05 (19.01.2005 के बाद) से 2010-11 वास्तविकों के आधार पर आकलित रु.2889.89 लाख का घाटा और निकर्षण गतिविधि में वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए अनुमानित रु.3689.42 लाख का घाटा दोनों मिलाकर रु.6579.32 लाख, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानित राजस्व अधिशेष रु.4543.55 लाख और वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए संपदा गतिविधि में आकलित वास्तविक अधिशेष रु.378.87 लाख के समक्ष समायोजित किया गया था। दिखायी देता है कि वीओसीपीटी ने निकर्षण गतिविधि के लिए लागत विवरणी तैयार करते समय आकलित अधिशेष का (रु.378.87 लाख को छोड़कर) समायोजन नहीं किया है, जैसा पिछले प्रशुल्क आदेश में किया गया था।

पिछले आदेश में पालन की गई कार्यनीति के अनुरूप हमारे द्वारा तैयार की गई परिष्कृत लागत विवरणी में, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए संपदा गतिविधि में आकलित रु. 378.87 लाख के अधिशेष को निकर्षण गतिविधि के समक्ष समायोजित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, 2011-12 और 2012-13 के वर्षों के लिए, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 में अनुबंध के अनुसार, वास्तविक की तुलना में अनुमानन के विक्षेपण के आधार पर, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए आकलित वास्तविक अधिशेष अर्थात् रु. 3802.23 लाख का 50% भी निकर्षण गतिविधि को अंतरित किया गया है। इससे निकर्षण गतिविधि में, 30 सितम्बर 2014 तक रु.1375.14 लाख का घाटा रह जाता है।

जैसा कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 की अनुमानित लागत स्थिति से देखा जा सकता है, कुल मिलाकर पत्तन प्रचालन अधिशेष स्थिति दर्शाते हैं। इसलिए, यही उचित समझा गया है कि निकर्षण गतिविधि में रु. 1375.14 लाख के बचे हुए घाटे को भी इस प्रशुल्क चक्र में 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए आकलित अनुमानित राजस्व अधिशेष से समायोजित किया जाए।

उपरोक्त फेरबदल के अधीन, वर्ष 2004-05 से वर्ष 2012-13 तक वास्तविकों के आधार पर और 2013-14 से 2014-15 सितम्बर 2014 तक की अवधि के लिए अनुमानों के आधार पर, निकर्षण लेवी की प्रचलित दर पर, पूंजीगत निकर्षण गतिविधि की लागत स्थिति शून्य (निरंक) अधिशेष / घाटा स्थिति दर्शाती है। पूंजीगत निकर्षण गतिविधि से संबंधित लागत विवरणी संलग्नक-II पर संलग्न है।

पूंजीगत निकर्षण गतिविधि से संबंधित लागत स्थिति का सार संक्षेप नीचे दिया गया है-

(रु.लाखों में)

क्र.सं.	व्यौरा	विगत अवधि 19.1.2005 से 2010-11 तक (वास्तविक)	वास्तविक:2011-12 और 2012-13 अनुमान 2013-14 और 2014-15 (30 सितम्बर 2014 तक)	कुल योग
(i)	निकर्षण खाते में घाटे	-24027.92	-2666.34	-26694.27
(ii)	विगत अवधि (2002-03 से 2007-08 तक के लिए सामान्य गतिविधि में और 2008-09 से 2010-11 की अवधि के लिए जैसा अक्तूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में समझा गया है, राजस्व अधिशेष से पूरा किया जाने वाला घाटा	21138.03	निरंक	21138.03
(iii)	निकर्षण खाते में अनुमानित शेष घाटा	-2889.90	-2666.34	-5556.24
(iv)	वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए संपदा गतिविधि में समायोजित करें। वास्तविक अधिशेष जैसा पिछले प्रशुल्क आदेश में समझा गया।			378.87
(v)	वर्तमान आदेश में वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए आकलित वास्तविक राजस्व अधिशेष का 50 % समायोजन			3802.23
(vi)	वर्तमान प्रशुल्क चक्र में अनुमानित अधिशेष से पूरा किया जाने के लिए निकर्षण गतिविधि में शेष घाटा			1375.14
(vii)	निकर्षण गतिविधि में शेष बचा घाटा			निरंक

उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर, निकर्षण गतिविधि में घाटा 30 सितम्बर 2014 तक शून्य (निरंक) हो जाएगा। असल में जैसा कि पिछले पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है, तृतीकोरिन शिप एजेन्ट्स एसोसिएशन (टीएसए), तृतीकोरिन स्टीवेजर्स एसोसिएशन (टीएसए), एसएचबी एलपीजी इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (एसएलआईपीएल) आदि, जैसे, अधिकतर उपयोक्ताओं / उपयोक्ता एसोसिएशनों ने निकर्षण के लिए विशेष दर को जारी रखने के वीओसीपीटी के प्रस्ताव का सशक्त विरोध किया है और उसे बंद किए जाने का अनुरोध किया है। उपरोक्त सारणी के आधार पर, 30 सितम्बर, 2014 को निकर्षण गतिविधि की लागत स्थिति शून्य अधिशेष / घाटा दर्शाती है और इसलिए निकर्षण के लिए प्रचलित विशेष दर 1 अक्तूबर 2014 से बंद की जाती है। प्रसंगवश, यह ध्यान देने योग्य है कि प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार अतिरिक्त अधिशेष के 50% के समायोजन के बाद भी, 2011-12 और 2012-13 के वर्षों के लिए अब आकलित शेष बचा घाटा, 31 मार्च 2013 के बाद भी विशेष निकर्षण लेवी की वैधता के विस्तार को उचित ठहराता है। चूंकि वर्ष 2013-14 और 2014-15 सितम्बर 2014 तक, अनुमानों पर आधारित है। इन अनुमानों की अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान वास्तविकों के संदर्भ से समीक्षा की जाएगी और यदि किसी प्रकार की भिन्नता होगी तो उसे लागू होने वाले प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार समायोजित किया जायेगा।

- (viii) वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित समग्र यातायात क्रमशः 302.00 लाख टन, 337.42 लाख टन और 496.34 लाख टन है जिसमें पीएसए सिकल जैसे वर्तमान वीओटी प्रचालकों द्वारा प्रहस्तन के लिए अपेक्षित यातायात भी शामिल है। पीएस सिकल के साथ-साथ, नार्थ कार्गो बर्थ (एनसीबी) -II, III, IV शैलो ड्राफ्ट बर्थ (एसडीबी) सीमेंट और एसडीबी निर्माण सामग्री स्थित वीओटी प्रचालकों द्वारा अनुमानित यातायात प्रहस्तन भी उपरोक्त अनुमान में शामिल है। इन अन्य प्रोजेक्टों में अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान प्रचालन, कथित रूप से आरम्भ होने की संभावना है। केवल और केवल पत्तन का यातायात (वीओटी बर्थों से संबंधित यातायात को छोड़कर) वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए, वर्ष 2012-13 के लिए केवल और केवल पत्तन के बताए गए 190.84 लाख टन वास्तविक यातायात के मुकाबले, क्रमशः 204.84 लाख टन, 210.46 लाख टन और 210.50 लाख टन अनुमानित है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात प्रोजेक्शन, वर्ष 2012-13 के वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2013-14 में लगभग 7.6% बढ़ने का और 2013-14 के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2014-15 में लगभग 2.7% बढ़ने का अनुमान है। वर्ष 2015-16 के लिए यातायात उसी स्तर पर रहने का अनुमान है जिस स्तर पर वह इसके तुरंत पहले वाले वर्ष में था।

वीओसीपीटी ने बताया है कि यातायात प्रोजेक्शनों का अनुमान पंचवर्षीय योजना और वार्षिक योजना पर विचार करते हुए भावी पीपीपी प्रोजेक्टों के अपेक्षित विकास के आधार पर लगाया जाता है। वीओसीपीटी ने तथापि, अपनी विवरणी के समर्थन में आवश्यक प्रासंगिक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए हैं और इसीलिए, यातायात प्रोजेक्शनों का पंचवर्षीय योजना के साथ सत्यापन नहीं किया जा सका। कथित रूप से वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत पंचवर्षीय योजना की एक प्रति, 12 वीं योजना के लिए विभिन्न पूंजीगत व्यय योजनाओं से संबंधित है, न कि वे यातायात प्रोजेक्शनों से संदर्भित है।

देखा गया है कि कोयले का यातायात, 2012-13 के वास्तविकों की तुलना में वर्ष 2013-14 में 4% की दर से बढ़ने की तथा 2012-14 के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2014-15 में 13% घटने की संभावना व्यक्त की गई है। वर्ष 2015-16 के लिए पत्तन ने कोयला यातायात वर्ष 2014-15 के स्तर पर ही अनुमानित किया है। कोयला यातायात में प्रत्याशित 13% की गिरावट का कारण 2014-15 में औद्योगिक कोयला एनसीबी- II को स्थलान्तरित किए जाने की संभावना है। पत्तन ने बताया है कि कोयला यातायात तब तक नहीं बढ़ेगा जब तक कि तमिलनाडु इलैक्ट्रिस्टी बोर्ड (टीएनईबी) का विस्तार नहीं हो जाता।

पत्तन ने वर्ष 2013-14 में उर्वरकों तथा उर्वरक कच्चे माल के यातायात में 1% की गिरावट प्रत्याशित की है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए उर्वरक यातायात, 2013-14 के स्तर पर ही अनुमानित है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इस कार्गो का वास्तविक यातायात, मेसर्स स्पिक के काम न करने के कारण लगभग 50% कम हो गया है। कॉपर कन्सन्ट्रेट और पीओएल के संबंध में पत्तन ने वर्ष 2013-14 के लिए क्रमशः 1% और 12% की बढ़वार अपेक्षित की है तथा, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए इन दो कार्गो मदों के लिए यातायात, बिना किसी बढ़वार के 2013-14 के स्तर पर कायम रखा गया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने, वीओसीपीटी द्वारा की गई यातायात भविष्यवाणियों पर कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है। इसके साथ ही, यह प्राधिकरण कोई स्वतंत्र अध्ययन नहीं करता/करवाता ताकि किसी पत्तन/निजी टर्मिनल पर संभावित यातायात निर्धारित किया जा सके। चूंकि वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के यातायात के प्रोजेक्शन, कथित रूप से, वर्तमान परिदृश्य पर आधारित किए हैं और इस प्रशुल्क चक्र के दौरान पीपीपी प्रोजेक्टों के आरम्भ होने को भी ध्यान में रखा गया है, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए यातायात पूर्वानुमानों पर इस

विश्लेषण के प्रयोजन से विश्वास किया जाता है। गलत अनुमान के कारण अथवा वीओसीपीटी की परिकल्पना पर भरोसा करने से वीओसीपीटी को यदि कोई अनावश्यक लाभ पहुंचता हुआ पाया जाएगा तो लागू होने वाले प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

- (ix) वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कार्गो प्रहस्तन आय अनुमान क्रमशः रु.14616.00 लाख रु.18495.64 लाख और रु.21001.39 लाख पर प्रस्तुत किए हैं।

दिखायी देता है कि रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी से इतर, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय, यातायात में प्रोजेक्ट ड बढवार से जुडी हुई है।

वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय में पीएसए सिकल नामक वीओटी प्रचालक और अन्य वीओटी प्रचालकों से जिनसे इस प्रशुल्क चक्र में प्रचालन आरम्भ करने की उम्मीद है, प्राप्य अनुमानित रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 50% भी शामिल है।

पत्तन ने वर्तमान कंटेनर टर्मिनल प्रचालक, पीएसए सिकल और- II, III, IV बर्थ सं.VIII एसडीबी (सीमेंट) और एसडीबी(निर्माण सामग्री) प्रोजेक्टों के अन्य वीओटी प्रचालकों से अनुमानित लाइसेंस शुल्क और रायल्टी / राजस्व हिस्सेदारी आय का ब्यौरा प्रस्तुत कर दिया है।

वीओसीपीटी ने रु.10111.55 लाख रु.16783.89 लाख और रु.20275.40 लाख पर रायल्टी/ राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियाँ अनुमानित की हैं। जैसा कि इसके पहले उल्लेख किया जा चुका है, वीओसीपीटी ने 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के दौरान कार्गो प्रहस्तन आय के भाग के रूप में कुल रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के 50% के रूप में क्रमशः रु.5055.78 लाख, रु.8391.95 लाख और रु.10137.50 लाख पर विचार किया है और शेष रायल्टी/ राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का शेष 50% एस्क्रो एकाउंट को अंतरित किया गया है जैसा पहले बताया गया है।

जैसा पहले बताया गया है कि वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि इसके प्रस्ताव में अभिकल्पित सभी पीपीपी प्रोजेक्ट इस प्रशुल्क चक्र के दौरान आरम्भ होंगे। वीओसीपीटी द्वारा बतायी गई स्थिति पर भरोसा किया गया है और वीओसीपीटी द्वारा पालन की गई कार्य नीति के अनुसार, रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का 50% कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत राजस्व माना गया है।

बर्थ सं.VIII और एनसीबी -II के वीओटी प्रचालकों से लाइसेंस शुल्क, 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के लिए रु.225.24 लाख अनुमानित किया गया है। कथित अनुमानित लाइसेंस शुल्क कथित रूप से कार्गो प्रहस्तन आय के अंतर्गत मानी गई है। यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि चूंकि प्रोजेक्ट के लिए लाइसेंस शुल्क ग्रीनगेट के भीतर प्रदत्त भंडारण क्षेत्र के संदर्भ से है, दरमान के सामान्य संशोधन में प्रदत्त लाइसेंस (भंडारण) शुल्क लागू है। इसलिए, इसे कार्गो प्रहस्तन आय के भाग के रूप में समझने की वीओसीपीटी द्वारा अपनाई गई कार्य नीति उचित पायी गई है और उसी पर विचार किया गया है।

वीओसीपीटी ने एनसीबी - III, IV और शैलो डॉक बर्थ (सीमेंट) के अन्य वीओटी प्रचालकों से वर्ष 2014-15 के लिए रु.288.77 लाख और वर्ष 2015-16 के लिए रु.1172.39 लाख अनुमानित लाइसेंस शुल्क अलग से प्रस्तुत किया है। पत्तन ने कहा है कि ऊपर वर्णित लाइसेंस शुल्क अलग से प्रस्तुत किया है। पत्तन ने कहा है कि ऊपर वर्णित लाइसेंस शुल्क को, इसके द्वारा अक्टूबर 2013 में दाखिल की गई लागत विवरणी में समाहित / शामिल नहीं किया गया है और इसीलिए, इसने इस प्राधिकरण से, इसे कार्गो प्रहस्तन आय के अंतर्गत विचार करने का अनुरोध किया है। वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई लाइसेंस शुल्क की गणना का अध्ययन करने पर देखा गया है कि वीओसीपीटी द्वारा लागू की गई लाइसेंस शुल्क की यूनिट दर इस प्राधिकरण द्वारा वीओसीपीटी के संपदा किराये के लिए आदेश सं. टीएएमपी/6/2012-वीओसीपीटी दिनांक 4 अप्रैल 2014 के माध्यम से हाल ही में अनुमोदित पट्टेदारी किराये के संदर्भ से है, नकि पत्तन के सामान्य दरमान में प्रदत्त पारगमन कार्गो के लिए लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के संदर्भ में, इसलिए, रु.288.77 लाख और रु.1172.39 लाख का लाइसेंस शुल्क, संपदा गतिविधि से आय के भाग के रूप में शामिल किया गया है। यहाँ यह वर्णन करना प्रासंगिक है कि ऊपर आय में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संपदा किरायों में लागू 2% की वार्षिक वृद्धि का प्रभाव भी शामिल है।

उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर, अनुमोदित कार्गो प्रहस्तन आय पर जैसी पत्तन द्वारा अनुमोदित की गई है, इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (x) वीओसीपीटी के पोत यातायात में अनुमानित वृद्धि में प्राप्त सूचना के अनुसार, वर्तमान वीओटी प्रचालकों के पोत यातायात के साथ (उन वीओटी प्रचालकों का पोत यातायात भी शामिल है) जो इस अवधि में प्रचालन आरंभ करने वाले हैं। वीओसीपीटी द्वारा अपेक्षित समूचा पोत यातायात, 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के दौरान अलग-अलग उनसे पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमानित यातायात की तुलना में क्रमशः 14%, 9%, और 9% की बढवार दर्शाता है। वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित पोत संबंधित आय, विशेष निकर्षण लेवी से आय समेत, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः रु.11054.49 लाख, रु.12287.88 लाख और रु.14943.39 लाख है। उसी/समरूप अवधि के

लिए, विशेष निकर्षण लेवी से आय के बिना, पोत संबंधी आय क्रमशः रु.8942.51 लाख, रु.9800.21 लाख और रु.11461.90 लाख है। पोत संबंधी आय में 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए, उनसे ठीक पीछे वाले अलग-अलग वर्षों की वास्तविक/अनुमानित आय की तुलना में क्रमशः 8%, 10% और 17% की वृद्धि परिगणित होती है। यह पोत यातायात में अनुमानित बढवार से तुलनीय है। इसलिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत पोत संबंधी आय पर, वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई विदेशी मुद्राविनिमय दर के संदर्भ से अद्यतन क्रिया की शर्त पर, इस विश्लेषण में विचार किया गया है। वीओसीपीटी द्वारा निकर्षण के लिए विशेष दर से वर्ष 2013-14 और 2014-15 (सितंबर 2014 तक) के लिए अनुमानित आय, इससे पिछले पैराग्राफ में पहले से वर्णित विदेशी मुद्रा विनिमय दर को अद्यतन करने के अधीन (की शर्त पर) निकर्षण गतिविधि से संबंधित लागत विवरणी में समाविष्ट की गई है।

वीओसीपीटी ने 1 अमरीकी डालर = रु.60.19 की विनिमय दर लागू करते हुए विदेश गामी पोतों से पोत संबंधी आय अनुमानित की है। वर्ष 2013-14 के लिए औसत विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = रु.60.35 है। इसलिए, विदेशगामी पोतों से पोत संबंधी आय, वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई 1 अमरीकी डालर = रु.60.19 की तुलना में वर्ष 2013-14 के लिए डालर की विनिमय दर अर्थात् 1 अमरीकी डालर = रु.60.35 की सीमा तक अंतर के अनुसार संशोधित की गई है। 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के लिए वीओसीपीटी द्वारा, विदेशगामी पोतों से अनुमानित पोत संबंधी आय, इस प्रकरण का विश्लेषण पूरा करने के समय प्रचलित दर 1 अमरीकी डालर = रु.60.09 लागू करते हुए संशोधित की गई है। उपरोक्त फेरबदलों के अधीन निकर्षण लेवी से आय के बिना पोत संबंधी आय वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः रु.8962.87 लाख, रु.9786.27 लाख और रु.11445.59 लाख मानी गई है।

(xi) वीओसीपीटी ने, वर्ष 2012-13 के लिए बतायी गई वास्तविक आय रु.1095.81 लाख के मुकाबले वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिए संपदा गतिविधि से रु.1058.03 लाख प्रतिवर्ष की आय समान रूप से अनुमानित की है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने दो पंचवर्षीय अवधियों, 1 जुलाई 2007 से 30 जून 2012 और 1 जुलाई 2012 से 30 जून 2017 तक के लिए, वीओसीपीटी भूमि के पट्टेदारी किराये संशोधित करते हुए हाल ही में एक आदेश सं.टीएएमपी/6/2012-वीओसीपीटी दिनांक 4 अप्रैल 2014 पारित किया है। कथित आदेश में अनुमोदित वृद्धि 1 जुलाई 2007 को वीओसीपीटी द्वारा झोन-ए और झोन-बी (पत्तन संबंधी) में समरूप श्रेणियों के लिए प्रस्तावित 172% की समान वृद्धि के मुकाबले झोन-ए में सेवा/आवासीय, औद्योगिक और वाणिज्यिक श्रेणियों तथा झोन-बी (पत्तन संबंधी) में क्रमशः 164%, 185% और 167% अनुमोदित की गई है और दूसरी पंचवर्षीय अवधि के लिए पट्टेदारी किरायों में 88% की वृद्धि प्रदान की गई है।

प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान पत्तन ने संकेत दिया कि इसके पट्टेदारी किराया प्रस्ताव से वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक क्रमशः रु.890.22 लाख, रु.2574.46 लाख और रु.2622.32 लाख अतिरिक्त आय अर्जित होने की संभावना है। देखा गया है कि वीओसीपीटी द्वारा संपदा गतिविधि से वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिए समान रूप से रु.1058.03 लाख प्रतिवर्ष पर अनुमानित आय, अप्रैल 2014 में अनुमोदित संशोधन से पहले प्रचलित दर पर आधारित हैं।

चूंकि वीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित पट्टेदारी किरायों के संदर्भ से संपदा किराये के अनुमानों में फेरबदल नहीं किया है, संपदा गतिविधि से आय को संशोधित किए जाने की जरूरत है। किंतु उसी समय, दिनांक 4 अप्रैल 2014 के संपदा संशोधन आदेश में की गई एक व्यवस्था की दृष्टि से पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित पट्टेदारी किराये में प्रतिशतता आधार पर वृद्धि लगाया जाना उचित नहीं है। यह व्यवस्था थी कि संशोधित दरें प्रचलित/जीवित पट्टेदारी करारों में स्वीकृत दरों के सावधिक संशोधन की शर्त पर वर्तमान पट्टेदारों/लाइसेंस धारकों के मामलों में और नवीकरण/आबंटन के केवल उन्हीं मामलों में लगायी जाएगी, जहां अभी तक यदि कोई पट्टेदारी अनुबंध क्रियान्वित नहीं हुआ है, (और) जहां पट्टेदारी अवधि के जारी रहते पट्टेदारी किरायों में संशोधन की साफ-साफ व्यवस्था की गई हो इसके साथ-साथ, 1 जुलाई 2007 से 30 जून 2012 तक की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत वृद्धि की औसत 172% आती है जो वीओसीपीटी द्वारा मांगी गई वृद्धि के समतुल्य है। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित स्तर पर पट्टेदारी किरायों से अतिरिक्त आय को मान्य/स्वीकार करना अयथार्थवादी नहीं पाया गया है। ऐसी स्थिति में, इस विश्लेषण के प्रयोजन से, वर्ष 2013-14 के लिए वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित संपदा किराये से अतिरिक्त आय रु.2622.22 लाख समझी गई है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए भी अतिरिक्त आय इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टेदारी किराये के लिए दरमान के अनुसार लगाए जाने वाली 2% वार्षिक वृद्धि के अधीन रु.2622.32 लाख ही मानी गई है।

देखा गया है कि वीओसीपीटी द्वारा अपेक्षित संपदा आय में, महापत्तनों के लिए भूमि नीति पर सरकारी मार्गदर्शी 2011 के अनुसार पट्टेदारी किराये/लाइसेंस शुल्क पर दरमान में लागू 2% की वार्षिक वृद्धि का प्रभाव नहीं पकड़ा है। इसलिए, हमारे द्वारा परिवर्तित अनुमानों में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार, लगाए जाने वाली यूनिट दर में 2% वार्षिक वृद्धि के प्रभाव पर भी विचार किया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2014-15 और 2015-16 में वीओटी प्रचालकों से अपेक्षित रूप से अर्जित होने वाली क्रमशः रु.288.77 लाख और रु.1172.39 लाख का लाइसेंस शुल्क भी संपदा गतिविधि से आय के भाग के रूप में पकड़ा (लिया) गया है। उपरोक्त संशोधनों को देखते हुए, लागत विवरणी में संपदा गतिविधि से विचार की गई संशोधित आय, क्रमशः रु.3753.96 लाख, रु.4042.73 लाख और रु.4926.35 लाख है।

अप्रैल 2014 में अनुमोदित संपदा किरायों में संशोधन के मुद्दे नज़र वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए संभावित रूप से अर्जित होने वाली, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित अतिरिक्त आय का कुल योग, वीओसीपीटी द्वारा बताए गए फंड के जमाशेष में कमी को देखते हुए पेंशन फंड को बढ़ाने हेतु पेंशन फंड को अंतरित किया गया है, जैसाकि इस विश्लेषण के उत्तरार्ध में वर्णित किया गया है।

- (xii) (क) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन व्यय, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए, विभिन्न पिछले वर्षों के वास्तविकों/अनुमानों की तुलना में, क्रमशः 25%, 7% और 8% बढ़ना प्रोजेक्ट किया गया है। पत्तन और गोदी सुविधा के लिए वर्ष 2013-14 और 2015-16 के लिए प्रचालन व्यय इनसे तुरंत पिछले वर्षों के (अलग-अलग) वास्तविकों/अनुमानों की तुलना में (क्रमशः) 24% और 8% बढ़ना प्रस्तुत किया गया है जबकि वर्ष 2014-15 के लिए, उससे पहले वर्ष अर्थात 2013-14 के अनुमान की तुलना में 14% गिरावट अनुमानित है। संपदा गतिविधि के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए प्रचालन व्यय, इन अलग-अलग वर्षों से तुरंत पिछले वर्षों के वास्तविकों/अनुमानों की तुलना में क्रमशः 75%, 7% और 7% बढ़ना प्रोजेक्ट किया गया है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कुल प्रबंधन सामान्य उपरिव्यय, इन अलग-अलग वर्षों से तुरंत पिछले वर्ष के वास्तविकों/अनुमानों की तुलना में क्रमशः 24%, 7% और 7% बढ़ना प्रोजेक्टेड है।
- (ख) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 अपेक्षा करती है कि महापत्तनों और टर्मिनल प्रचालकों के व्यय प्रोजेक्शन, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की प्रचलित हलचल के संदर्भ से मूल्यों के उतार चढ़ाव हेतु समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2014-15 में निर्णित किये जाने वाले, महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के सभी प्रशुल्क मामलों में व्यय प्रोजेक्शनों के लिए 6% का वृद्धि फैक्टर अपनाने का निर्णय लिया है।
- (ग) हालांकि वीओसीपीटी का मामला वर्ष 2014-15 में निर्णित किया जा रहा है, वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2012-13 के वास्तविकों पर आधार के रूप में विचार करते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए व्यय अनुमानित किया गया है। इसलिए वर्ष 2013-14 का व्यय अनुमानित करने हेतु विश्लेषण में, वर्ष 2012-13 के वास्तविकों के ऊपर 7% के वृद्धि फैक्टर (वर्ष 2013-14 के लिए लगने वाले वृद्धि फैक्टर के रूप में) पर विचार किया गया है और वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए व्यय के अनुमानन के लिए, इन वर्षों से ठीक पीछे वाले वर्षों के व्यय पर 6% के वृद्धि फैक्टर पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। यह कोलकाता पत्तन न्यास के हाल्लिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) का बर्थ सं.4ए का प्रचालन कर रहे वीओटी प्रचालक इन्टरनेशनल सीपोर्स (हाल्लिया) प्राइ. लिमि. (आईएसएचपीएल) के मामले में इसके सामान्य दरमान की समीक्षा करते समय हाल ही में अनुमोदित कार्य नीति के अनुसार है। तदनुसार, पोत संबंधी, कार्गो प्रहस्तन, संपदा व्यय, रेलवे और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय में समग्र खर्चों के अनुमानन में वृद्धि फैक्टर, मूल्यहास को छोड़ते हुए, वर्ष 2013-14 में अधिकतम 7% अनुमत किया गया है और वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए, अलग-अलग पिछले वर्षों के वास्तविकों/अनुमानों पर 6% वार्षिक का वृद्धि फैक्टर अनुमत किया गया है।
- (घ) पत्तन और गोदी सुविधा के लिए प्रचालन व्यय का अनुमान, वर्ष 2013-14 के अनुमान की तुलना में वर्ष 2014-15 में 14% घट जाने का अनुमान है। वर्ष 2013-14 में पत्तन और गोदी सुविधा के प्रचालन व्यय में 24% की अत्यधिक वृद्धि का कारण, वर्ष 2013-14 में लिया गया रु.10.77 करोड़ तक की राशि का एमटी तिरुवल्लुवर, एमएलभारती और एमएल तूतीकोरिन पर किया गया बड़ा-बड़ा ड्राई डॉकिंग (मेजर ड्राई डॉकिंग) खर्च बताया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह व्यय दोहराए जाने वाली प्रकृति का नहीं है और इसलिए, वर्ष 2014-15 के प्रचालन व्यय में अनुमानित गिरावट अपेक्षित है। वर्ष 2013-14 के लिए संशोधित अनुमानों में भी, एमटी तिरुवल्लुवर और एमएल तूतीकोरिन पर ड्राई डॉकिंग की मद में वर्ष 2012-13 में वास्तविकों की तुलना में वर्ष 2013-14 में ड्राई डॉकिंग खर्चों में वृद्धि अनुमानित की थी। यहां तक कि पिछले प्रशुल्क संशोधन (के आदेश) के पैराग्राफ 17 (xi)(ख) में यह देखा गया है कि वीओसीपीटी दो वर्ष में एक बार तो ड्राई डॉकिंग की मद में बड़ा खर्च करता ही है। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा रु.10.77 करोड़ के स्तर का अनुमानित ड्राई डॉकिंग खर्च गिनना औचित्यपूर्ण ही पाया गया है। किंतु, जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा बताया गया है, चूंकि यह व्यय दोहराए जाने वाली प्रकृति का नहीं है, यह मानते हुए कि इस खर्च का लाभ वर्तमान प्रशुल्क चक्र के लिए उपलब्ध रहेगा, इसे 2013-14 से 2015-16

तक के तीन वर्षों के लिए इस प्रशुल्क चक्र में बराबर-बराबर फैलाया गया है। तदनुसार, हमारे विश्लेषण में, वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2013-14 में मेजर डाईडॉकिंग व्यय की मद में अनुमानित रु.10.77 करोड़ के खर्च को 2013-14 से 2015-16 तक तीन वर्षों में बराबर-बराबर बांटा गया है।

- (ड.) जैसाकि पहले बताया गया है, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 अनुबंध करती है कि व्यय संबंधी प्रोजेक्शन्स, यातायात प्रोजेक्शनों के अनुरूप होने चाहिए और मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित होने चाहिए। विद्युत और ईंधन की खपत में बढ़ते यातायात के संदर्भ से अंतर आने की संभावना है। देखा गया है कि वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित विद्युत और ईंधन की खपत ने यातायात के उतार-चढ़ाव के प्रभाव को शामिल नहीं किया है। जब पूछा गया तो वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया कि विद्युत का प्रयोग केवल पोतघाट क्रेन के संबंध में ही है और पोतघाट क्रेन के उपयोग के बारे में, शिप-डैरिक्स के उपयोग के कारण, पहले से कुछ भी नहीं कहा जा सकता और पिछले तीन वर्षों में पोतघाट क्रेनों के उपयोग की अस्थिरता (वोलाटिलिटी) और इसके अनुमान व्यवस्थित हैं।

ईंधन खपत के संबंध में वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि यह यातायात प्रोजेक्शनों के अनुरूप ही है। वीओसीपीटी ने ईंधन की लागत वर्ष 2013-14 में 20% बढ़ना और बाद के दो वर्षों में से प्रत्येक के लिए 7% अनुमानित की है। वीओसीपीटी द्वारा यातायात में बढ़ावार वर्ष 2013-14 में 8%, वर्ष 2014-15 में 2.7% और वर्ष 2015-16 में शून्य बढ़ावार अनुमानित की गई है। ईंधन लागत का अनुमान, यातायात में प्रोजेक्टेड बढ़ावार के अनुरूप/सामंजस्य में नहीं है। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ईंधन लागत, यातायात में प्रोजेक्टेड बढ़ावार को प्रदर्शित करने के लिए संशोधित की गई है और बताए गए स्तर पर वार्षिक वृद्धि के लिए समायोजित भी की गई है, जैसाकि अन्य प्रशुल्क मदों के लिए विचार किया गया था।

- (च) वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत, प्रयुक्त स्टोर्स समेत, रु.3411.25लाख बतायी गई है। वर्ष 2013-14 में वार्षिक वृद्धि 7% और बाद के वर्षों 2014-15 और 2015-16 में वार्षिक वृद्धि 6% (प्रतिवर्ष) लगाते हुए जैसा इससे पहले बताया गया है, मरम्मत और अनुरक्षण लागत, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए क्रमशः रु.3650.04 लाख, रु.3869.04 लाख और रु.4101.18 लाख परिगणित होती है। इसके मुकाबले, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत, उसी अवधि के लिए कुछ अधिक स्तर पर क्रमशः रु.3742.46लाख, रु.4004.43लाख और रु.4284.74 लाख है। यह शायद परिसंपत्तियों के सकल खंड के लिए प्रस्तावित नई अभिवृद्धियों के संबंध में मरम्मत और अनुरक्षण लागत के प्रभाव को शामिल करने हेतु किया गया है।

वीओसीपीटी द्वारा सकल खंड की परिसंपत्तियों में अनुमानित कुल अभिवृद्धियों वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः रु.5540 लाख, रु.8418लाख और रु.86300लाख है। वर्ष 2012-13 के लिए परिसंपत्तियों के सकल खंड की प्रतिशतता के रूप में वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत 3% परिगणित होती है यदि अधिकांश पूंजीगत निकर्षण व्यय से संबंधित सकल खंड पर अभिवृद्धियाँ छोड़ते हुए परिसंपत्तियों के सकल खंड को वृद्धियों पर वही प्रतिशतता लगायी जाती है तो कुल मरम्मत और अनुरक्षण लागत क्रमशः रु. 3671.68 लाख रु. 4035.24 लाख और रु.4276.38 लाख आती है। वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अनुमान उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर तार्किक पाए गए हैं और इसलिए वीओसीपीटी द्वारा विचार किए गए स्तर पर ही स्वीकार किए गए हैं। उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर वर्ष 2013-14 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित रु.3742.46 लाख की तुलना में रु.3671.68 लाख आती है। इसलिए वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानों को ठीक किया गया है और रु.3671.68 लाख के स्तर पर उनपर विचार किया गया है।

- (xiii) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 व्यवस्था करती है कि मूल्यहास कंपनी अधिनियम के अनुसार जीवन मानदंडों का अनुसरण करते हुए सरल रेखा विधि (स्ट्रेट लाइन मैथड) पर अनुमत किया जाएगा। विगत अवधि के लिए विशेष विश्लेषण में जैसे बताया गया है, प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से परिसंपत्तियों पर मूल्यहास, प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अनुबंधित प्रावधान के अनुसार वीओसीपीटी द्वारा कंपनी अधिनियम के अनुसार परिकलन किया गया है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत मूल्यहास पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण के प्रयोजन से उस पर विचार किया गया है। तथापि, जैसाकि पहले बताया जा चुका है, वीओसीपीटी ने 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए निकर्षण गतिविधि के लिए अलग लागत विवरणी प्रस्तुत की है। हमारे द्वारा तैयार की गई संशोधित लागत विवरणी में निकर्षण गतिविधि से संबंधित विवरणी सितम्बर 2014 तक ही तैयार की गई है। ऐसी स्थिति में अक्टूबर 2014 से मार्च 2015 तक आधे वर्ष के लिए और वर्ष 2015-16 के लिए निकर्षण पर मूल्यहास का पत्तन और गोदी सुविधा के लिए वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित मूल्यहास के साथ आमेलन किया गया है।

- (xiv) समेकित लागत विवरणी में वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) 2013-14 में रु.786.94 लाख, 2014-15 में रु.794.81 लाख और 2015-16 में रु.802.75 लाख है। इसमें रेलवे गतिविधि के लिए अनुमानित एफएमआई शामिल नहीं है। हमारे द्वारा तैयार की गई समेकित लागत विवरणी में, रेलवे गतिविधि

को प्रोदभूत (अपोर्शन्ड) एफएमआई समेत कुल एफएमआई पर विचार किया गया है। संशोधित लागत विवरणी में विचार की गई वित्त और विविध आय (एफएमआई) वर्ष 2013-14 से वर्ष 2015-16 के लिए क्रमशः रु.789.90 लाख रु.797.81 लाख और रु.805.78 लाख मानी गई है।

- (xv) वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई) क्रमशः रु.884.42 लाख, रु.946.33 लाख और रु.1012.57 लाख है। इस अनुमान में, वर्ष 2013-14 के लिए रु.676 लाख तक पेंशन फंड में अंशदान शामिल है जिसमें, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए 7 की दर से वृद्धि की गई है।

जैसा कि पहले बताया गया है, वीओसीपीटी के वार्षिक लेखा वर्ष 2011-12 में रु.2094.44 लाख तक और वर्ष 2012-13 में रु.2010.37 लाख तक पेंशन ग्रेच्युटी फंड में अंशदान दिखाते हैं। रु.2328.13 लाख और रु.2564.28 लाख के पेंशन भुगतान प्राप्त सूचना के अनुसार, उसी अवधि के लिए राजस्व खाते लेखा से अदा किए गए हैं।

जैसा कि पहले बताया गया है, वीओसीपीटी ने विगत अवधि 2011-12 और 2012-13 के लिए न तो पेंशन फंड के प्रति अंशदान को और न ही पेंशन भुगतान को शामिल किया है। जैसा कि विगत अवधि के लिए विक्षेपण संबंधी पैराग्राफों में व्याख्या की गई है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पेंशन फंड के प्रति अंशदान पर, अन्य महापत्तन न्यासों में पालन की गई पेंशन फंड के प्रति अंशदान अनुमत करने की अथवा व्यय के रूप में पेंशन भुगतान के रूप में, प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में पालन की गई सामान्य कार्यनीति के अनुसार विचार किया गया है। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए बजट अनुमान पेंशन फंड के लिए अंश क्रमशः रु.2011.09 लाख और रु.2013-19 लाख तक अनुमानित करते हैं। वर्ष 2013-14 के लिए, वीओसीपीटी द्वारा पेंशन फंड के लिए विचार किया गया रु.676 लाख का अंशदान और वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के वर्षों के लिए 7% वार्षिक की दर से बढ़ाया गया अंशदान वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए बताए गए, पेंशन फंड में वास्तविक अंशदान तथा 2013-14 तथा 2014-15 के बजट अनुमानों से भी उल्लेखनीय रूप से कम पाए गए हैं। पत्तन ने बजट अनुमानों के अनुसार अनुमानों पर विचार न करने का कोई कारण नहीं बताया है जबकि आय और अन्य अनुमान, 2013-14 के बजट अनुमानों पर आधारित हैं। यह स्वीकार किया जाना है कि वीओसीपीटी ने पेंशन फंड में कमी की भरपाई के लिए विशेष लेवी आरम्भ करने का भी प्रस्ताव किया है। यदि पेंशन फंड के लिए अंशदान पर घटे हुए स्तर पर विचार किया जाएगा जैसा वीओसीपीटी ने विचार किया है तो पेंशन फंड में कमी के मुकाबले पेंशन फंड देनदारी (बीमांककी मूल्यांकन के अनुसार) अधिक चौड़ी हो सकती है और वह अगले प्रशुल्क संशोधन में, पेंशन फंड लेवी में वृद्धि करने की मांग कर सकती है। ऐसी स्थिति में, पेंशन फंड में अंशदान का अनुमान बदला जाता है और उस पर, वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के बजट अनुमानों में अनुमानित स्तर पर विचार किया जाता है। वर्ष 2015-16 के लिए पेंशन फंड में अंशदान 2014-15 के स्तर पर ही बरकरार रखा जाता है।

एफएमई शीर्ष के अंतर्गत व्यय की अन्य मदों के लिए वर्ष 2013-14 के लिए अनुमान, वर्ष 2012-13 के वास्तविकों पर 7% वृद्धि लागू करके प्राप्त किया गया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2012-13 के वास्तविक एफएमई में, आर्बिट्रेशन अवार्ड के अनुसार बढ़ी हुई दर के परिणामस्वरूप जल प्रभागों के बकाया की मद में रु.665.79 लाख भी शामिल हैं। चूंकि यह वर्ष 2012-13 में वीओसीपीटी द्वारा वहन किया गया एक प्रचालन व्यय है और इसे विगत अवधि के लिए लिया गया है। इसे 2013-14 से 2015-16 तक के अनुमानों में भी स्थान देने की अनुमति नहीं दी गई है। रु.665.79 लाख को बाहर रखने के बाद वर्ष 2012-13 के लिए अनुमत वास्तविक एफएमई को वर्ष 2013-14 के लिए 7% बढ़ाया गया है। बाद के दो वर्षों, यथा, 2014-15 और 2015-16 के लिए, इनसे तुरंत पीछे के अलग अलग वर्षों के अनुमानों पर 6% वार्षिक की वृद्धि पर विचार किया गया है। तदनुसार 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के लिए, लागत विवरणी में लिए गए परिवर्तित एफएमई क्रमशः रु.2339.27 लाख, रु.2361.16 लाख और रु.2382.04 लाख हैं।

- (xvi) (क) वीओसीपीटी ने परिसंपत्तियों के सकल खंड में 2013-14 से 2015-16 के दौरान क्रमशः रु.55.40 करोड़, रु.84.18 करोड़ और रु.863.00 करोड़ की अभिवृद्धियाँ प्रस्तावित की हैं। परिसंपत्तियों के सकल खंड में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अभिवृद्धियों में से वर्ष 2014-15 में रु.81.18 करोड़ की और वर्ष 2015-16 में रु. 852.00 करोड़ एनसीबी II, III और IV और दो एसडीबी के सामने निकर्षण की मद में प्रस्तावित है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों के संदर्भ से, पत्तन ने अनुरोधों के बावजूद कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, इसने बड़े-बड़े निवेशों के पूरा होने के अपेक्षित वर्ष प्रस्तुत किए हैं, जो निम्नानुसार सारणीबद्ध है:-

विवरण	प्रचालन में आने का अनुमानित वर्ष	अनुमानित लागत (रु. करोड़ में)
वर्ष 2013-14		
सूचना प्रौद्योगिकी का उपयोग	2013-14	19.75
तृतीकोरिन पत्तन में वीटीएमएस का संस्थापन	2013-14	8.80
भीड़ छांटना योजना -चरण -I (i) ग्रीन गेट प्रवेश में रद्दो-बदल	2013-14	14.90
पोतघाटों के साथ एचसीएफ 1600 एच रबड़ डॉक फेडर लगाना ।	2013-14	4.75
रेडियोलाजी संबंधी जांच उपकरण		7.20
2013-14 के लिए प्रमुख अभिवृद्धियाँ		55.40
वर्ष 2014-15		
एनसीबी II और एसडीबियों के सामने निकर्षण	2014-15	81.18
पत्तन विद्युत प्रणाली का अपग्रेडेशन	2014-15	1.00
एचटी / एलटी का परिवर्तन	2014-15	1.00
सहायक / आनुषांगिक सुविधाएँ	2014-15	1.00
2014-15 के लिए प्रमुख अभिवृद्धियाँ		84.18
वर्ष 2015-16		
एनसीबी III, IV और अन्यो के सामने निकर्षण		852.00
पत्तन की सीमाओं के भीतर रेल पटरियों का आधुनिकीकरण		11.00
वर्ष 2015-16 के लिए प्रमुख अभिवृद्धियाँ		863.00

वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि पूंजीगत निकर्षण प्रोजेक्ट तथा उच्च शक्तिशाली टग खरीदने के अलावा अन्य सभी प्रस्तावित योजनाएँ हमारे पत्तन के न्यासी मंडल की प्रत्यायोजित शक्तियों के भीतर हैं। तथापि, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत, सकल खंड में अभिवृद्धियों का ब्यौरा उच्च शक्तिशाली टग से संबंधित अनुमानित पूंजी लागत नहीं दर्शाता। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि रु.920 करोड़ की लागत पर बर्थ सं. एनसीबी II, III, IV उथला जल बर्थ। एवं II इत्यादि के सामने पूंजीगत निकर्षण के विषय में व्यय, विभिन्न प्रोजेक्टों की वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान अपेक्षित पूर्णता के आधार पर विचार किया गया है। पूंजीगत निकर्षण लागत, यथा रु.920 करोड़ तथा रु.933.18 करोड़ (रु.852 करोड़ + रु.81.18 करोड़) में बेमेलता पर अभी तक कुछ नहीं कहा गया है। वीओसीपीटी ने और आगे बताया है कि ऊपर वर्णित पूंजी लागत के बारे में पीआईबी ज्ञापन भारत सरकार के पास दे दिया गया है और उसी पर (पोत परिवहन) मंत्रालय में विचार हो रहा है। वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि सभी प्रोजेक्ट्स 31.3.2016 तक प्रशुल्क चक्र के दौरान पूरे कर लिए जाएंगे।

चूंकि एनसीबी-II, III, IV और दो उथला जल बर्थों (एसडीबी) की पूंजीगत निकर्षण के लिए पूंजीगत व्यय, नए पीपीपी प्रोजेक्टों की आवश्यकता पूरी करता मालूम पड़ता है। पत्तन से विशिष्ट रूप से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि ऐसा उपयोक्ता जो प्रस्तावित निवेशों का लाभ नहीं उठा रहे हों वे बड़े हुए प्रशुल्क का वित्तीय बोझ क्यों उठाएँ? वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि कथित बर्थें साझा उपयोक्ता सुविधाएँ हैं न कि एकाधिकार या नियंत्रित बर्थें और बर्थों के उपयोग में अदल-बदल होती रहती है, इसलिए, पूंजीगत लागत, वीओसीपीटी की बर्थों पर दस्तक देने वाले सभी पोतों से उगाहे जाने हेतु प्रस्तावित है। उपरोक्त स्पष्टीकरण पर विचार करते हुए और वीओसीपीटी के द्वारा प्रस्तुतियों कि निकर्षण प्रोजेक्ट से संबंधित पूंजीगत व्यय (कैपेक्स) 2014-15 और 2015-16 में, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्तावित है, पूरे कर लिए जायेंगे सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियाँ अनुमत की जाती हैं। इस प्रकार, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरणों के आधार पर और पत्तन द्वारा प्रदर्शित कैपेक्स (पूंजीगत व्यय) की स्थिति के आधार पर 2013-14 से 2015-16 के वर्षों में सकल खंड को प्रस्तावित अभिवृद्धियों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ख) वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि बर्थ सं. एनसीबी II, III, IV उथला जल बर्थ। एवं II आदि के सामने पूंजीगत निकर्षण के विषय में व्यय, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान विभिन्न प्रोजेक्टों की अपेक्षित पूर्णता के आधार पर विचार किया गया है और कि पत्तन सरकार से वर्ष 2014-15 में रु.211.43 करोड़ की और वर्ष 2015-16 में रु.283.97 करोड़ का अनुदान प्राप्त करने की अपेक्षा करता है।

वीओसीपीटी ने पूंजीगत निकर्षण प्रोजेक्ट के लिए सरकार से मिलने वाले अनुदान की अपेक्षा उम्मीद में, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के वर्षों में परिसंपत्तियों के सकल खंड से ₹.211.43 करोड़ और ₹.283.97 करोड़ को बाहर रखा है। पत्तन ने लागत के इस भाग पर न तो मूल्यहास मांगा है और न ही प्रतिलाभ का दावा किया है।

जैसाकि विगत अवधि सं संबंधित विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है, यह पत्तन की अचल परिसंपत्तियों के लिए सरकार से महापत्तन न्यासों द्वारा प्राप्त अनुदान के मामले में बिलिमोरिया रिपोर्ट में प्रदत्त लेखाकरण व्यवहार के अनुरूप है। वीओसीपीटी द्वारा पालन की गई कार्य नीति पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ग) वीओसीपीटी ने 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए विशेष निकर्षण से संबंधित नियोजित पूंजी पर और उस पर प्रतिलाभ को बाहर रखा है। जैसा कि पहले बताया गया था, हमारे विश्लेषण में निकर्षण से संबंधित पूंजी, अक्टूबर 2014 की आगे की अवधि से वर्ष 2015-16 तक की नियोजित पूंजी में समाविष्ट की गई है और उस पर प्रतिलाभ भी अनुमत किया गया है।

(घ). हमारे द्वारा प्रतिलाभ अनुमोदित किए जाने के उद्देश्य से लागत विवरणी में विचार की गई नियोजित पूंजी से संबंधित स्थिति नीचे सारणी में दी गई है:

(₹ लाख में)

क्रम सं.	विवरण	2011-12 (वास्तविक)	2012-13 (वास्तविक)	2013-14 (अनुमानन)	2014-15 (अनुमानन)	2015-16 (अनुमानन)
क.	नियोजित-पूंजी वर्ष के अंत में	64,443.46	45,340.11	46,901.19	73,137.21	127,334.46
ख.	एस्करो खाते से उपयोग					
(i).	वर्ष के दौरान एस्करो खाते से वित्त पोषित परिसंपत्तियाँ	4,465.00	5,055.00		7,761.३००	10,137.00
(ii).	एस्करो खाते से संचयी उपयोग	20,433.94	25,488.94	25,488.94	33,249.94	43,386.94
(iii).	वर्ष के दौरान मूल्यहास (1.63%)	296.68	374.27	415.47	478.72	624.59
(iv).	संचयी मूल्यहास	481.81	856.08	1,271.55	1,750.27	2,374.86
(v).	एस्करो खाते से वित्तपोषित परिसंपत्तियों के मूल्यहासित (घटी हुई) कीमत (ii) - (iv)	19,952.13	24,632.86	24,217.39	31,499.67	41,012.08
ग.	प्रतिलाभ हेतु हकदार शेष नियोजित-पूंजी [क-ख (v)]	44,491.33	20,707.25	22,683.80	41,637.54	86,322.38

(ङ). प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9. के अनुसार, विविध देनदारियां 2 महीनों के संपदा राजस्व और 2 महीनों के रेल्वे टर्मिनल प्रभार पर और नकद शेष एक महीने के नकद व्यय पर अनुमानित किया जाना है। वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि उनके पत्तन में कोई रेल्वे टर्मिनल प्रभार लागू नहीं है। संपदा गतिविधि से संबंधित विविध देनदारियों के संबंध में, पत्तन ने बताया है कि कुछ विवादित उपार्जन पर मुकदमा चल रहा है, जो विविध वर्षों के अंतर्गत आय के रूप में हिसाब में डाले गये थे किंतु अब तक वसूल नहीं किए गए हैं। चूंकि इनकी वसूली दस वर्ष से ज्यादा समय से लंबित है इस पर पूर्णतः विविध देनदारियों के रूप में विचार किया गया है। बहुत समय से लंबित विवादित आय की प्रकृति पर विचार करते हुए वीओसीपीटी द्वारा इन्हें स्वीकार करने हेतु अनुरोध किया है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुबंध, इस प्रकार बहुत समय से बाकी बकाया/देय राशियों को चालू परिसंपत्तियों के अंतर्गत विचार करने की अनुमति नहीं देते है। वीओसीपीटी के कार्यकारी पूंजी परिकलन में शामिल नकद और विविध ऋणदाताओं के अनुमान प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्डों के अनुरूप नहीं है। अतएव, विविध ऋणदाताओं और नकद का अनुमान प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्डों के अनुरूप बदला गया है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्डों का पालन करते हुए चालू परिसंपत्तियों का अनुमान और वर्ष 2012-13 में वर्णित वास्तविक चालू देनदारियों को लेखा में शामिल करते हुए, वीओसीपीटी की कार्यकारी पूंजी नकारात्मक होती है। परिणामस्वरूप, कार्यकारी पूंजी 'शून्य' मानी गई है।

(च). पत्तन ने कारोबारी परिसंपत्तियों और कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियों का ब्यौरा प्रस्तुत किया है। इस पर विश्वास करते हुए कि परिसंपत्तियों को कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत करने हेतु पत्तन ने प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.7 और 2.9.8. में प्रदत्त अनुबंधों का अनुसरण किया है, वीओसीपीटी

द्वारा दो संवर्गों के अन्तर्गत किया गया परिसंपत्ति विभाजन पर विचार किया गया है। नियोजित पूंजी के अनुमान में फेरबदल के बाद, दो संवर्गों में किया गया परिसंपत्ति वर्गीकरण भी बदल चुका है।

- (xvii). पत्तन ने 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, कारोबारी परिसंपत्तियों पर 16% पर और कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियों पर 8.4% पर, परिकलित किया है। संभावित रूप से आरंभ होनेवाले बीओटी प्रोजेक्टों समेत, पत्तन द्वारा आकलित / निर्धारित सकल योजनाबद्ध क्षमता 2013-14 से 2015-16 तक तीन वर्षों के लिए क्रमशः 449.70 लाख टन, 501.70 लाख टन और 732.6 लाख टन अनुमानित की गई है। पत्तन ने 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों की क्षमता उपयोगिता क्रमशः 74%, 66% और 44% पर निर्धारित की है। पत्तन ने क्षमता उपयोगिता कैसे परिकलित की है, इस पीआर वीओसीपीटी ने कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया है।

यह देखा गया है कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत योजनाबद्ध क्षमता, प्रचालन कर रहे बीओटी प्रचालकों और इस प्रशुल्क चक्र में प्रचालन आरंभ किए जाने हेतु अपेक्षित बीओटी प्रचालकों के साथ समग्र पत्तन के लिए है। हमारे अनुरोध पर, बाद में वीओसीपीटी ने 2013-14 से 2015-16 तक प्रत्येक वर्ष की योजनाबद्ध क्षमता, केवल पत्तन के संदर्भ से अर्थात् बीओटी प्रचालकों को छोड़कर, 240.81 लाख टन प्रत्येक वर्ष प्रस्तुत की है। केवल पत्तन की अभिकल्पित क्षमता और वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात स्तर के आधार पर क्षमता उपयोगिता क्रमशः 85.1%, 87.4% और 87% तक परिगणित होती है।

चूंकि 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों की क्षमता उपयोगिता 60% से अधिक है, वीओसीपीटी इन तीन वर्षों की नियोजित पूंजी पर पूर्ण प्रतिलाभ हेतु हकदार है। वर्ष 2014-15 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रकरणों में कारोबारी परिसंपत्तियों हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रतिलाभ दर 16% है। यह बताना प्रासंगिक होगा कि 2014-15 हेतु निर्णीत आरओसीई, अनुमोदित उसी स्तर के बराबर है जो 2013-14 में अनुमानित किया गया था। हमारे विश्लेषण में, 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए, संशोधित व्यापार परिसंपत्तियों पर 16% प्रतिलाभ अनुमात किया गया है।

वर्ष 2013-14 हेतु संशोधित कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियों पर 8.33% की दर से प्रतिलाभ पर विचार किया गया है। वर्ष 2014-15 के दौरान कार्रवाई किए जाने वाले प्रकरणों हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई अद्यतन जोखिम-मुक्त प्रतिलाभ दर 8.9% है, जिस दर पर 2014-15 और 2015-16 वर्षों के कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियों प्रतिलाभ परिकलन के लिए विचार किया गया है।

- (xviii). संपदा गतिविधि के संबंध में, इस प्राधिकरण ने हाल ही में वीओसीपीटी भूमि के पट्टेदारी पाँच पाँच वर्षों की दो अवधियों हेतु, अर्थात् 1 जुलाई 2007 से 30 जून 2012 तक और 1 जुलाई 2012 से 30 जून 2017 तक, हेतु संशोधित करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/6/2012-वीओसीपीटी दिनांक 4 अप्रैल 2014 पारित किया है। जैसाकि इसके पहले कहा गया है, वीओसीपीटी संपदा में अनुमोदित संशोधन के माध्यम से प्राप्त होने वाले अतिरिक्त राजस्व पर, संशोधन के सही सही प्रभाव उपलब्धि के अभाव में, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित स्तर पर विचार किया गया है।

इस प्राधिकरण हमेशा से मानता रहा है कि पत्तन संपदा का इष्टतम और वाणिज्यिक उपयोग होना चाहिए ताकि संपदा राजस्व पत्तन के मुख्य कार्यकलापों का अनुपूरण कर सके। यहाँ तक कि 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.11.5. भी अनुमति देती है कि संपदा गतिविधि के अधिशेष का अन्य पत्तन प्रचालनों में घाटे को पूरा करने में उपयोग किया जाए। वर्तमान प्रशुल्क संशोधन कार्रवाई में, संपदा गतिविधि इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 4 अप्रैल 2014 के आदेश में अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क स्तर पर, अधिशेष स्थिति दर्शाती है। वर्तमान प्रशुल्क चक्र में पत्तन के समग्र प्रशुल्क संशोधन का निर्धारण करते समय वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व स्तर पर निर्धारित संपदा अधिशेष पर और वीओसीपीटी के संपदा हेतु अनुमानित संशोधन के जरिए प्राप्त होने वाले अतिरिक्त राजस्व पर विचार किया गया है।

यदि अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय यह देखा गया कि संपदा संशोधन में अनुमोदित संशोधन के कारण पर्याप्त अधिशेष उत्पन्न हुआ है, तो अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान प्रशुल्क में इसके पूर्ण समायोजन पर विचार किया जाएगा।

- (xix). वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत समेकित लागत विवरणी में रेलवे गतिविधि शामिल नहीं है। तथापि, समेकित लागत विवरणी में पत्तन ने 2010-11 से 2012-13 तक के लिए वर्षों के रेलवे गतिविधि से संबंधित घाटा क्रमशः ₹239.24 लाख, ₹ 265.45 लाख और ₹ 389.56 लाख तक पत्तन प्रचालन के शुद्ध अधिशेष के समक्ष समायोजित करने हेतु प्रस्तावित किया है।

वीओसीपीटी ने कहा है कि रेलवे साइडिंग प्रभागों के संशोधन हेतु वर्ष 2010 में पत्तन ने रेलवे बोर्ड से संपर्क किया था और बाद में, अनुस्मारक भी भेजे गए थे। तथापि, रेल मंत्रालय ने सकारात्मक प्रतिक्रिया नहीं दी है। इसलिए, 2012-

13 तक के पिछले वर्षों के रेलवे घाटे को पत्तन की सामान्य संशोधन कार्रवाई में विलीन करने हेतु पत्तन ने अनुरोध किया है। रेलवे गतिविधि एक पृथक / अनन्य गतिविधि नहीं बल्कि कार्गो प्रहस्तन से जुड़ी हुई है और इसलिए इसने सिफारिश की है कि रेलवे घाटे का विलीन अन्य गतिविधियों में कर लिया जाए। वीओसीपीटी का सुझाव कि रेलवे संबंधी नुकसान को भावी प्रशुल्क से आमेलित (प्राप्त) किया जाए का यह मतलब होता है कि इस गतिविधि में अन्य गतिविधियों से नवीन क्रॉस सब्सिडी आरंभ करना जो मार्गदर्शियों के अनुसार नहीं होगी। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी क्रॉस-सब्सिडी के प्रवाह पर नियंत्रण लगाते हुए अंततोगत्वा इसे बंद करने की अपेक्षा करता है। इसके अलावा, रेलवे से संबंधित प्रभार इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में नहीं आते हैं। अतएव, पत्तन को सलाह दी गई कि वह रेलवे संबंधी प्रभारों की त्वरित समीक्षा हेतु अपने प्रशासकीय मंत्रालय से हस्तक्षेप की मांग करे।

हमारे द्वारा तैयार की गई लागत विवरणी में, समग्र समेकित लागत विवरणियों में 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों की रेलवे गतिविधि की लागत स्थिति शामिल है। यह समग्र पत्तन हेतु शुद्ध अधिशेष / घाटा निर्धारित करने हेतु किया गया है। तथापि, वर्तमान प्रशुल्क चक्र हेतु निर्णित किए जाने वाले प्रशुल्क निर्धारण में रेलवे घाटा को निकाल दिया गया है। यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि विशाखापत्तम् पत्तन न्यास जैसे अन्य पत्तनों के प्रशुल्क संशोधन में भी और वीओसीपीटी के पिछले प्रशुल्क संशोधन से भी, पत्तन को प्रदान कि जाने वाली प्रशुल्क वृद्धि / कटौती निर्धारण के दौरान रेलवे गतिविधि से संबंधित लागत स्थिति निकाल दी गई थी।

- (xx). 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों की समग्र लागत विवरणी और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरणियां संशोधित की गई हैं, जैसाकि पहले बताया गया है। चूंकि समग्र पत्तन की लागत विवरणी अधिशेष स्थिति प्रदर्शित करती है और आगामी पैराग्राफों में बताये गए विश्लेषण पर गौर करने से, प्रचलित दरमान में वृद्धि दिये जाने का औचित्य नहीं है। पत्तन की समग्र अधिशेष स्थिति पर ध्यान देते हुए, उप-गतिविधि वार लागत विवरणियाँ तैयार नहीं की गई हैं। यह पिछले प्रशुल्क आदेश में पालन की गई कार्यनीति के अनुसार ही है। जैसाकि पहले बताया गया है, वीओसीपीटी के प्रचलित दरमान की वैधता को 31 मार्च 2013 से आगे की अवधि हेतु प्रदत्त विस्तार इस शर्त के अधीन था कि 1 अप्रैल 2013 के बाद की अवधि के दौरान वीओसीपीटी द्वारा उपाजित किए जाने वाले अतिरिक्त अधिशेष को, स्वीकार्य लागत और अनुमेय प्रतिलाभ से अधिक, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। वर्ष 2013-14 की लागत विवरणी ₹5,545.18 लाख का अधिशेष प्रदर्शित करती है। वर्ष 2013-14 का कथित अधिशेष 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के दौरान समानरूप से समायोजित किया गया है। संशोधित लागत विवरणियाँ अनुलग्न III (क) से (ड) के रूप में संलग्न की गई हैं। प्रचलित प्रशुल्क पर, वित्तीय / लागत विवरणियों द्वारा खुलासा किये गये परिणामों की संक्षिप्त स्थिति नीचे तालिका में दी गई है।

विवरण	प्रचालन आय (₹ लाख में)				शुद्ध अधिशेष (+)/ घाटा (-) (₹ लाख में)				शुद्ध अधिशेष (+)/ घाटा (-) प्रचालन आय के % रूप में			औसत अधिशेष / घाटा %
	2013-14	2014-15	2015-16	Total for 2013- 14 to 2015- 16	2013 -14	2014-15	2015-16	कुल	2013- 14	2014-15	2015-16	
(i). समेकित स्थिति	27,452.80	32,451.81	37,500.52	97,405.14	--	8,194.19	3,602.22	11,796.41	0%	25.3%	9.6%	17.4%
(ii). पत्तन एवं गोदी गतिविधि	8,962.87	9,786.27	11,445.59	30,194.73	--	-9,625.32	-16,220.31	-25,845.63	0%	-98%	-142%	-120.0%
(iii). कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण गतिविधि	14,615.99	18,495.63	21,001.39	54,113.01	--	15,571.50	17,089.33	32,660.83	0%	84%	81%	82.8%
(iv). संपदा	3,753.96	4,042.73	4,926.35	12,723.03	--	4,143.93	4,816.89	8,960.83	0%	103%	98%	100.1%
(v). रेलवे	119.99	127.19	127.19	374.37	--	-1,895.92	-2,083.69	-3,979.61	0%	-1491%	-1638%	-1564.4%
(vi). समग्र पत्तन (रेलवे छोड़कर)	27,332.81	32,324.62	37,373.33	97,030.77	--	10,090.11	5,685.92	15,776.02	0%	31%	15%	22.63%

जैसाकि उपरोक्त सारणी से देखा जा सकता है, 2014-15 और 2015-16 वर्ष में पत्तन, समग्र रूप से, रेलवे गतिविधि के साथ, ₹117.96 करोड़ के अधिशेष में होगा। रेलवे गतिविधि के घाटे को छोड़कर, अनुमानित राजस्व अधिशेष ₹157.76 करोड़ है। प्रतिशत के रूप में समग्र पत्तन (रेलवे गतिविधि छोड़कर) 22.63% का औसत अधिशेष प्रदर्शित करता है।

यदि सफाई प्रभार और लाइसेंस शुल्क (भंडारण) में प्रस्तावित वृद्धि से संबंधित इसके दो प्रस्ताव अनुमोदित किए जाते हैं तो वीओसीपीटी ने प्रचलित दरमान में 6.5% वृद्धि मांगी है। यदि ये दो प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किए जाते हैं, वीओसीपीटी ने 10.5% की एक समान वृद्धि मांगी है। आगे बढ़ने से पहले, सफाई प्रभार हेतु प्रस्तावित नवीन प्रशुल्क मद और लाइसेंस शुल्क में प्रस्तावित वृद्धि पर चर्चा निम्नप्रकार से की गई है:

(क). पत्तन ने खुले क्षेत्र हेतु लाइसेंस शुल्क (भंडारण प्रभार) में वृद्धि, झोन-क – सुरक्षा दीवार के बाहर के लिए 150% और झोन-क – सुरक्षा दीवार के अंदर के लिए 300% तक प्रस्तावित की है ताकि इस शुल्क की बराबरी चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान में प्रदत्त दरों से हो सके। इसके आगे, झोन ख (आच्छादित क्षेत्र और खुलेक्षेत्र दोनों) हेतु लाइसेंस शुल्क में भी, जो फिलहाल झोन-क हेतु प्रदत्त लाइसेंस शुल्क का 50% है, वृद्धि करते हुए इसे झोन-क की दरों के बराबर करने हेतु प्रस्तावित किया। प्रस्तावित तीव्र वृद्धि हेतु कारण मांगे जाने पर, पत्तन ने स्पष्टीकरण दिया है कि हालांकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष में है, फिर भी भूमि कीमत पर विचार करते हुए और व्यस्ततम समय के दौरान कार्गो की भीड़भाड़ एवं अनेक पोतों के एक साथ आगमन से मुक्त होने के लिए पत्तन मानता है कि भंडारण प्रभार, पड़ोसी पत्तन की दरों से तुलनीय होना चाहिए। बहुत सारे उपयोक्ताओं / उपयोक्ता एसोसिएशनों ने लाइसेंस (भंडारण) शुल्क में प्रस्तावित तीव्र वृद्धि पर आपत्ति जताई।

यह मानना होगा कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि, जिसमें भंडारण (वेयर हाउसिंग) गतिविधि भी शामिल है, अधिशेष स्थिति प्रदर्शित करती है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में प्रदर्शित अधिशेष स्थिति और समग्र पत्तन की लागत में प्रदर्शित अधिशेष स्थिति पर गौर करते हुए, पत्तन द्वारा झोन-क के साथ साथ झोन-बी हेतु लाइसेंस शुल्क में प्रस्तावित वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है इसलिए अनुमोदित नहीं किया गया है।

(ख). पत्तन ने पोतघाट शुल्क अनुसूची में ₹ 5/- प्रतिटन का सफाई प्रभार समाविष्ट करने हेतु प्रस्ताव किया है, जिसकी वसूली धूलभरे कार्गो से की जाने हेतु प्रस्तावित है। प्रस्तावित लेवी, पर्यावरणीय प्रबंधन प्रणाली (ईएमएस) और तमिल नाडु प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड नियमों का पालन करने हेतु, उन बर्थों का विचार किए बिना जहां इनका प्रहस्तन किया जाता है, नियमितरूप से स्वीपिंग मशीनों के जरिए साफ-सफाई खर्चा उठाने हेतु, सड़क के रास्ते आने-जाने वाले सभी धूल भरे कार्गो के लिए है। तमिल नाडु विद्युत बोर्ड और टूटिकोरिन थर्मल पावर स्टेशन, टूटिकोरिन शिप-एजेंट्स एसोसिएशन, इंडियन चैंबर ऑफ कामर्स और इंडस्ट्री और अन्य जैसे अधिकतम उपयोक्ताओं / उपयोक्ता संगठनों ने पोतघाट शुल्क के अलावा प्रस्तावित लेवी प्रारंभ करने पर आपत्ति व्यक्त की है।

वीओसीपीटी द्वारा बताई गई बात उचित मालूम होती है कि वह धूल भरे कार्गो के प्रहस्तन के लिए सफाई पर होने वाला खर्च उठाता है। किंतु, साथ ही यह भी मानना होगा कि सफाई सेवा उपलब्ध करवाने में निहित लागत की गणना वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित व्यय में की गई है। यह मान्य करते हुए कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के साथ साथ समग्र लागत स्थिति, जिसके अन्तर्गत यह लागत मद आती है, अधिशेष स्थिति प्रदर्शित करती है, यह प्राधिकरण सफाई प्रभार प्रारंभ करने हेतु अनुमति देने की स्थिति में नहीं है।

(ग). इस प्रकार, यह देखा जा सकता है कि 2014-15 और 2015-16 तक के दो वर्षों में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और संपदा गतिविधि क्रमशः ₹326.61 करोड़ और ₹89.60 करोड़ की अधिशेष स्थिति प्रदर्शित करती है, जो पोत संबंधी गतिविधि के ₹258.46 करोड़ के घाटे की प्रतिपूर्ति (cross subsidization) करती है और सादृश्य अवधि हेतु ₹157.76 करोड़ की समग्र अधिशेष भी बचाकर रखती है।

पत्तन के समग्र अधिशेष पर ध्यान देने से, प्रचलित दरमान में पत्तन द्वारा दिये गए प्रस्ताव के अनुसार किसी प्रकार की प्रशुल्क वृद्धि अनुमोदित करने का कोई मामला नहीं बनता है। इसलिए, जैसाकि इसके पहले कहा गया है निकर्षण हेतु विशिष्ट दर रोक दी जाने और बाद के पैराग्राफों में वर्णित शर्तों में संशोधन पर की गई चर्चा के अधीन, यह प्राधिकरण यथापूर्व स्थिति प्रचलित रखने हेतु निर्णय करता है।

2014-15 और 2015-16 वर्षों हेतु अनुमानित राजस्व अधिशेष ₹157.76 करोड़ में से, निकर्षण गतिविधि में निर्धारित घाटा पूरा करने हेतु ₹13.75 करोड़ अंतरित कर दिया गया है। बचे ₹144.00 करोड़ के संबंध

में, 2014-15 और 2015-16 वर्षों के लिए अनुमानित इस राजस्व अधिशेष को, प्रचलित दरमान में कटौती कार्यान्वित करने के बजाए पेंशन निधि को बढ़ाने हेतु वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए अनुमानित इस राजस्व अधिशेष को इसमें अंतरित करना उचित पाया गया है क्योंकि बीमांककी मूल्यांकन पर आधारित पेंशन फंड / उपदान निधि घाटे की वसूली हेतु वीओसीपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव में कार्गो और पोत संबंधित सभी गतिविधियों पर 13.93% तक पेंशन निधि लेवी लगाने का प्रस्तावित किया है। तदनुसार, पत्तन द्वारा प्रस्तावित पेंशन निधि लेवी निर्धारण के लिए 2014-15 और 2015-16 वर्षों के लिए अनुमानित राजस्व अधिशेष ₹144.00 करोड़ पेंशन निधि में अंतरित कर दिया गया है।

- (xxi). पिछले प्रशुल्क आदेश में, 31 मार्च 2011 के बीमांककी मूल्यांकन के आधार पर पेंशन निधि की स्थिति निर्धारित की गई थी। पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी को आदेश दिया था कि जुलाई 2008 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण के निर्णय के कारण 2002-03 से 2007-08 तक की अवधि हेतु निर्धारित अधिशेष के रूप में उत्पन्न ₹81.92 करोड़ अंतरित करे। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान यह पाया गया था कि वीओसीपीटी ने (उपरोक्त राशि) अंतरित नहीं की थी। अक्टूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में वीओसीपीटी को ₹81.92 करोड़ और उस पर ब्याज करने हेतु आदेश दिया गया था। कथित आदेश में, 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों हेतु पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्धारित वास्तविक अधिशेष ₹25.45 करोड़ भी अंतरित करने हेतु वीओसीपीटी को आदेश दिया गया था।

यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि ₹81.92 करोड़ अंतरित करने हेतु इस प्राधिकरण द्वारा दिये गए निदेश इस कारण दिए गए थे कि न तो वीओसीपीटी का प्रस्ताव और न ही पत्तन के वार्षिक लेखा पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान ₹81.92 करोड़ के कथित राजस्व अधिशेष का अंतरण पेंशन निधि में दर्शाया है और विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, इस प्राधिकरण के संदर्भित आदेशों के अनुपालन की पत्तन द्वारा पुष्टि नहीं की गई है।

इस प्रसंग में, वीओसीपीटी ने स्पष्टीकरण दिया कि वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के वर्षों के दौरान पेंशन निधि हेतु वार्षिक योगदान व्यय के रूप में केवल ₹4.00 करोड़ प्रतिवर्ष अनुमोदित किया गया था, जो वास्तविक स्थिति है, जबकि 2007-08 से 2010-11 तक के वर्षों के पेंशन निधि और पेंशन भुगतान हेतु सामान्य आरक्षित खाते से पत्तन द्वारा किया गया योगदान ₹125.35 करोड़ था। इसने लागत के रूप में स्वीकृत ₹4 करोड़ को बाहर रखने के बाद पेंशन फंड को किए गए अंशदान और / के साथ पत्तन द्वारा राजस्व खाते से किए गए पेंशन भुगतानों के विवरण के साथ ब्याज की गन्ना का विवरण भी प्रस्तुत किया है। ऐसा, अफेन उस दावे के औचित्य में किया है की इस प्राधिकरण द्वारा पेंशन फंड को अंतरित किए जाने हेतु निदेशित ₹ 81.92 करोड़ को पत्तन द्वारा अनुपालन किया गया माना जा सकता है।

(रु करोड़ में)

क्रम सं.	वर्णन	राशि	राशि
I	2002-03 से 2007-08 तक की अवधि के लिए विगत अधिशेष संदर्भ से दिनांक 11.11.2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार अंतरित की जाने वाली राशि		81.92
II	अंतरित की गई राशि		
	(क). 2007-08-राजस्व खाते से योगदान	11.31	
	(ख). 2007-08-राजस्व खाते से किया गया पेंशन भुगतान	10.34	
	(ग). 2008-09-राजस्व खाते से योगदान	11.50	
	(घ). 2008-09-राजस्व खाते से किए गए पेंशन भुगतान	12.61	45.76
III	31.03.2009 को जमा करने हेतु बचा जमाशेष (I-II)		36.16
IV	जोड़िए: 2009-10 हेतु III पर 8% ब्याज		2.89
V	31.3.2010 को जमा करने हेतु देय जमाशेष (III + IV)		39.05
VI	2009-10 में राजस्व खाते से किया गया अंतरण		
	(क). 2009-10-राजस्व खाते से योगदान	11.00	
	(ख). 2009-10- राजस्व खाते से किये गये पेंशन भुगतान	15.78	26.78
VII	31.03.2010 को अंतरित करने हेतु बचा जमाशेष (V-VI)		12.27
VIII	जोड़िए: 2010-11 हेतु VII पर 8% ब्याज		0.98

क्रम सं.	वर्णन	राशि	राशि
IX	31.3.2011 को अंतरण करने हेतु देय जमाशेष (VII + VIII)		13.25
X	2010-11 में राजस्व खाते से किये गये अंतरण		
	(क). 2010-11-राजस्व खाते से योगदान	15.00	
	(ख). 2010-11-राजस्व खाते से किये गये पेंशन भुगतान	17.81	32.81
XI	31.03.2011 को जमा करने हेतु बचा जमाशेष (X-XI)		-19.56
	सामान्य राजस्व से कुल योगदान	105.35	

इस प्रकार वीओसीपीटी ने, राजस्व खाते से पेंशन निधि और पेंशन भुगतान हेतु किये गये उपरोक्त कुल ₹105.35 करोड़ अंतरण को, इस प्राधिकरण द्वारा ₹81.92 करोड़ और ₹25.45 करोड़, जिसका कुल योग ₹107.37 करोड़ है, अंतरित करने हेतु दिये गये निर्देश के संदर्भ से सामान्य राजस्व से पेंशन निधि में किये गये अंतरण के रूप में ठहराया है।

वीओसीपीटी द्वारा बताये गया बिंदु कि चूंकि केवल ₹4 करोड़ के पेंशन निधि योगदान को प्रशुल्क निर्धारण में लागत के रूप में अनुमोदित किया गया था, इसलिए ₹4 करोड़ प्रतिवर्ष घटा के पेंशन निधि में किया गया बचा वास्तविक अंशदान पेंशन निधि में ₹81.92 करोड़ अंतरित करने के इस प्राधिकरण द्वारा दिये गए निर्देश के विरुद्ध पेंशन निधि अंतरण के तौर पर स्वीकार किया जाए, उचित जानपड़ता है और इसलिए मान लिया गया है।

जहां तक पेंशन भुगतानों का संबंध है आदर्शरूप में तो पत्तन को पेंशन निधि से ही पेंशन भुगतान करना चाहिए था। किंतु वर्तमान मामले में, पत्तन ने पेंशन भुगतान सीधा राजस्व खाते से कर दिया है क्योंकि बीमांककी मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि में मौजूद शेष राशि पेंशन देयता को पूरा करने हेतु पर्याप्त नहीं है। 2007-08 से 2010-11 तक के वर्षों के साथ साथ 2011-12 एवं 2012-13 के दौरान किये गये पेंशन भुगतानों को व्यय के रूप में स्वीकार नहीं किया गया है। इसलिए, 2007-08 से 2010-11 के वर्षों के दौरान किये गये पेंशन भुगतानों को, जैसाकि वार्षिक लेखा में दर्शाया गया है, पेंशन निधि में अंतरित करने हेतु निर्देशित रु 81.92 करोड़ के विरुद्ध समायोजन के तौर पर स्वीकार करने हेतु की गई पत्तन की विनती स्वीकार ली गई है।

इसलिए, पत्तन के प्रस्तुतियों को देखते हुए और उपरोक्त स्थिति के आधार पर, इस विश्लेषण के प्रयोजन हेतु, यह स्वीकार कर लिया गया है कि पिछले प्रशुल्क आदेश में ₹107.37 करोड़ के [अर्थात् ₹81.92 करोड़ (2002-03 से 2007-08 तक के वर्षों से संबंधित) + ₹25.45 करोड़ (2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों से संबंधित)] अतिरिक्त राजस्व अधिशेष को पेंशन निधि में अंतरित करने हेतु दिये गए निर्देश के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने ₹105.35 करोड़ अंतरित कर दिये हैं। वीओसीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह शेष ₹2.02 करोड़ (अर्थात् ₹107.37 करोड़ – ₹105.35 करोड़) तुरंत अंतरित करे और इसकी अनुपालन रिपोर्ट प्रस्तुत करे। पेंशन निधि लेवी परिगणित करने के प्रयोजन से, वीओसीपीटी द्वारा पेंशन निधि में अंतरित किए जाने वाले रु 2.02 करोड़ पर भी विचार किया गया है।

- (xxii). (क). पत्तन ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में ₹17.96 प्रतिटन की पेंशन निधि लेवी प्रस्तावित की थी। बाद में, संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने पेंशन निधि घाटे की वसूली संपदा गतिविधि और रेलवे गतिविधि छोड़कर, जो इस प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया के अंतर्गत नहीं आती है, अन्य सभी प्रशुल्क मदों पर प्रतिशत के रूप में अर्थात् 13.93% करने हेतु प्रस्तावित की है। लेवी दर के परिकलन के समय कार्गो प्रहस्तन आय में अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी आय को वीओसीपीटी द्वारा निकाल दिया जाना सही ही है।
- (ख). वीओसीपीटी ने वर्ष के अंत 31 मार्च 2013 को, पेंशन/उपदान निधि का बीमांककी मूल्यांकन रु 433.94 करोड़ प्रस्तुत किया है। पेंशन/उपदान निधि के अधिशेष, ₹281.28 करोड़ पर विचार करते हुए, पत्तन ने पेंशन/उपदान निधि का घाटा ₹152.76 करोड़ तक निर्धारित किया है। पत्तन ने इस घाटे की वसूली पाँच वर्षों में अर्थात् इस प्रशुल्क चक्र के ढाई वर्ष और शेष अगले प्रशुल्क चक्र में करने के लिए प्रस्तावित किया है। तदनुसार, वीओसीपीटी ने वर्तमान प्रशुल्क चक्र में ₹78.36 करोड़ के घाटे की वसूली हेतु संपदा किरायों की आय और रेलवे गतिविधि की आय छोड़कर अन्य सभी प्रशुल्क मदों पर 13.93% की पेंशन निधि लेवी प्रस्तावित की है।
- (ग). वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत पेंशन/उपदान निधि के 31 मार्च 2013 तक का बीमांककी मूल्यांकन, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत एलआईसी के बीमांककी मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति के जरिए सत्यापित किया गया है, जिसके ऊपर विश्वास किया गया है। जैसाकि इसके पहले बताया गया है, पत्तन के 2011-12 से 2012-13 तक के वर्षों के वार्षिक लेखा राजस्व खाते से किये गये पेंशन भुगतान दर्शाते हैं। इस प्रकार, वीओसीपीटी

राजस्व खाते से पेंशन भुगतान कर रहा है क्योंकि बीमांककी मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि देयताओं को पूरा करने हेतु पेंशन निधि अधिशेष पर्याप्त नहीं है। तथापि, वर्ष 2011-12 और 2012-13 हेतु राजस्व खाते से किये पेंशन भुगतानों पर पिछले आदेश में व्यय के रूप में विचार नहीं किया गया और 2011-12 और 2012-13 के वर्षों के वास्तविक अधिशेष का विश्लेषण करते समय भी यही स्थिति बरकरार रखी गई है। यह स्वीकार करते हुए कि पेंशन भुगतान आदर्शरूप में पेंशन निधि से ही किये जाना चाहिए और वीओसीपीटी के मामले में, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान राजस्व खाते से किये गये पेंशन भुगतानों को विगत अवधि विश्लेषण में व्यय के रूप में नहीं माना गया है, वीओसीपीटी द्वारा 2011-12 और 2012-13 वर्षों हेतु किये गए वार्षिक पेंशन भुगतान क्रमशः रु 23.28 करोड़ और रु 25.64 करोड़ को, जिसका कुल 48.92 करोड़ है, कटौती के रूप में दर्शाते हुए पेंशन / उपदान निधि अधिशेष के घाटे का पुनःपरिकलन किया गया है। यह केवल पेंशन निधि लेवी के परिकलन हेतु यथार्थ के आधार पर पेंशन निधि जमाशेष में कमी के आकलन के प्रयोजन से किया गया है। यह पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाई गई कार्यनीति के अनुसार भी है।

- (घ). जैसाकि इसके पहले कहा गया है, वर्तमान प्रशुल्क चक्र में 2014-15 और 2015-16 के वर्षों हेतु अनुमानित ₹144.00 करोड़ का राजस्व अधिशेष पेंशन निधि में अंतरित किया गया है। इसके अलावा, अप्रैल 2014 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संपदा किराया में संशोधन के जरिए वीओसीपीटी द्वारा 2011-12 और 2012-13 वर्षों हेतु अनुमानित अतिरिक्त राजस्व क्रमशः ₹8.9 करोड़ और ₹25.75 करोड़, जिसका योग ₹34.65 करोड़ होता है, को पेंशन निधि में अंतरण मानलिया गया है।
- (ङ). उपरोक्त समायोजनों के अधीन और 31 मार्च 2013 तक के पेंशन/उपदान निधि के बीमांककी मूल्यांकन, ₹433.94 करोड़ और पेंशन/उपदान निधि में वास्तविक जमाशेष ₹232.264 करोड़ और ऊपर बताये गये अन्य समायोजनों पर विचार करने से पेंशन निधि घाटा ₹21 करोड़ परिगणित होता है।
- (च). वीओसीपीटी द्वारा 31 मार्च 2013 तक परिगणित पेंशन/उपदान निधि घाटे की वसूली पांच वर्षों की अवधि के दौरान करने हेतु प्रस्ताव किया गया है। हमारे विश्लेषण में, वर्तमान प्रशुल्क चक्र में पेंशन/उपदान निधि के घाटे की वसूली पर विचार किया गया है। यह स्वीकार करते हुए कि अनुमोदित आदेश कार्यान्वित किए जाने के समय मानलें 1 अक्तूबर 2014 तक, 31 मार्च 2013 तक के पेंशन निधि घाटे की राशि रु 21 करोड़ को इस प्रशुल्क चक्र के अठारह महीनों के दौरान वसूलने हेतु विचार किया गया है। किसी भी हालत में उपयोक्ताओं को राहत मिलेगी क्योंकि अनुमोदित पेंशन निधि लेवी वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित लेवी से कम है।
- (छ). वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ₹ 76.38 करोड़ के घाटे की वसूली हेतु प्रस्तावित लेवी के परिकलन में, वीओसीपीटी ने, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी आय छोड़कर कार्गो प्रहस्तन आय और पोत संबंधी आय पर विचार किया है। इसी कार्यनीति का अनुसरण करते हुए, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी छोड़कर संशोधित कार्गो प्रहस्तन आय और संशोधित पोत संबंधी आय पर जो ₹ 322.54 करोड़ परिगणित होती है अक्तूबर 2014 से मार्च 2016 तक की खंडित अवधि हेतु विचार किया गया है।
- (ज). पेंशन / उपदान निधि की स्थिति और पेंशन निधि लेवी से संबंधित विस्तृत परिकलन नीचे दिया गया है:

(₹ करोड़ में)

क्रम. सं.	विवरण	2010-11
1.	31.03.013 तक पेंशन / उपदान निधि का अंत्यशेष (₹255.30 करोड़ + ₹25.88 करोड़)	281.18
2.	घटाइए: 2011-12 और 2012-13 वर्षों के दौरान राजस्व खाते से किये गये पेंशन भुगतान। विगत अवधि विश्लेषण में इन्हे व्यय के रूप में स्वीकार नहीं किया गया है। आदेश रूप से इका भुगतान पेंशन निधि से किया जाना ठीक रहता।	48.92
3.	उपरोक्त 2 के समायोजन के बाद पेंशन/उपदान निधि जमाशेष (1-2).	232.26
4.	31 मार्च 2013 को बीमांककी मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि/उपदान निधि जमाशेष	433.94
5.	पेंशन / उपदान निधि का घाटा (3-4)	(201.68)
6.	घटाइए: 2011 के पिछले आदेश का विगत अधिशेष, जैसाकि वर्तमान आदेश में विश्लेषित किया गया है अनंतरित स्तर तक।	2.02
7.	घटाइए: निकर्षण गतिविधि हेतु ₹13.75 करोड़ अंतरित किए जाने के बाद पेंशन/उपदान निधि	144.01

	में अंतरित, 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों का अनुमानित राजस्व अधिशेष।	
8.	संपदा किराये में संशोधन (इस प्राधिकरण द्वारा 4 अप्रैल 2014 को पारित आदेश सं. टीएमपी/6/2012-वीओसीपीटी) प्रस्ताव के जरिए 2011-12 और 2012-13 वर्षों हेतु वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित अतिरिक्त राजस्व	34.65
9.	उपरोक्त 6 और 7 समायोजन के बाद वर्तमान प्रशुल्क चक्र में अक्टूबर 2014 से अठारह महीनों में वसूली हेतु पेंशन / उपदान निधि घाटा (5-6-7-8)	(21.00)
10.	1.10.2014 से 31.03.2016 तक के डेढ़ वर्ष के दौरान, रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी आय छोड़कर, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधी आय की आनुपातिक हिस्सेदारी	322.54
11.	संपदा गतिविधि और रेल्वे गतिविधि छोड़कर अन्य सभी कार्गो और पोत संबंधी प्रशुल्क मदों पर वसूला जाने हेतु पेंशन निधि लेवी प्रतिशत।	6.5%

इस प्रकार, उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर, संपदा किरायों और रेल्वे गतिविधि के अलावा सभी प्रशुल्क मदों पर लागू करने हेतु 6.5% की पेंशन निधि लेवी अनुमोदित की गई है। कथित लेवी की वसूली 1 अप्रैल 2016 से रोक दी जाएगी। पत्तन द्वारा वसूली गई पेंशन निधि लेवी के लिए एक पृथक लेखा बनाने हेतु पत्तन को सलाह दी जाती है और इसके दरमान की अगली समीक्षा के दौरान जांच पड़ताल हेतु पेंशन निधि लेवी का संपरीक्षित (ऑडिटेड) ब्यौरा प्रस्तुत करे।

- (xxiii). उपयोक्ताओं द्वारा किए जाने वाले भुगतान और पत्तन द्वारा दी दिये जाने वाली वापसियों में विलंब हेतु दंडात्मक ब्याज, पत्तन द्वारा 16.45% तक प्रस्तावित किया गया है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुसार, विलंबित भुगतानों पर ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2% अधिक होगी। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्राइम लेंडिंग दर 14.75% बताई गई है। तदनुसार, दंडात्मक ब्याज की दर 16.75% तक संशोधित की गई है।
- (xxiv). प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.10, बर्थ किराया प्रभागों को एक स्लैब में और पाइलाटेज शुल्क को तीन स्लैबों में प्रदान करने हेतु अनुबंध करती है। पिछले प्रहसुल्क आदेश में, वीओसीपीटी को सलाह दी गई थी कि पोत संबंधी प्रशुल्क मदों में एक आधार दर प्रदान करते हुए इस प्रकार तर्कसंगत बनाने का प्रयास करे, कि वृद्धि का प्रभाव, यदि आवश्यक हो तो, सभी संवर्गों पर अनुक्रमिक रूपसे हो। पिछले प्रशुल्क में दी गई सलाह का पालन नहीं किए जाने का कारण पृष्ठने पर, वीओसीपीटी ने छोटे पार्सल माप के पोतों के साथ अधिक जीआरटी के पोतों को वर्गीकृत करने में अपनी असमर्थता दोहराई और इसलिए, अनुरोध किया कि प्रचलित स्लैब ढांचा बरकरार रखा जाए। संयोगवश, प्रचलित स्लैब ढांचे पर किसी भी उपयोक्ता ने शिकायत नहीं की है। चेन्नै पत्तन न्यास में भी, इस प्राधिकरण ने, पत्तन द्वारा व्यक्त किए गए दबावों/विवशताओं पर विचार करते हुए, प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त स्तर से अधिक बर्थ किराया और पाइलाटेज के स्लैब्स अनुमत किये हैं। प्रचलित प्रशुल्क ढांचा बरकरार रखने के लिए किये गए वीओसीपीटी के प्रस्ताव को प्रचलित प्रशुल्क संशोधन में अनुमोदित किया जाता है।
- (xxv). पाइलाटेज और शिफ्टिंग के संदर्भ से और अनुसूची 2.2.1., 2.2.2. और 2.2.2. से संबंधित सामान्य नोटों के अंतर्गत नोट 9 में वीओसीपीटी का प्रचलित दरमान अनुबंध करता है कि बेकार खड़े रहने के कारण किसी पोत को बाहरी लंगर गाह या अन्य किसी बर्थ पर स्थानांतरित करने का निर्णय अध्यक्ष (वीओसीपीटी) द्वारा लिया जाएगा। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्रस्तावित नोट 9 को अनुमोदित करते हुए इस प्राधिकरण ने पत्तन को सलाह दी थी कि वह बेकार खड़े हुए पोतों को बाहरी बंदर गाह या अन्य किसी बर्थ पर स्थानांतरित किए जाने के संबंध में, प्रचालनों के जरिए प्राप्त अनुभव के आधार पर, विस्तृत मार्गदर्शी/सिद्धांत प्रदान करते हुए एक उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करें ताकि इस प्रावधान में पारदर्शिता लाई जा सके। इस प्रसंग में, मामले की छानबीन करने पर, वीओसीपीटी ने (उस समय के लिए) निम्नलिखित कुछ शर्तों शामिल करने का प्रस्ताव किया है जब कोई कार्यरत पोत अध्यक्ष के अनुमोदन से बाहरी लंगर गाह अथवा किसी अन्य उपलब्ध उपयुक्त बर्थ पर ले जाए जाएगा।
- “(क). जब कोई पोत, क्रेन युक्त बर्थ पर यां क्रेन रहित बर्थ पर, पोत के डेरिक्स के जरिए काम कर रहा हो और एक शिफ्ट के दौरान क्रेन में बिगाड़/नही काम करने के कारण लगातार या बीच बीच के अन्तराल से चार घंटों तक (पंद्रह मिनट से कम समय को छोड़कर) बेकार खड़ा रहता है।
- (ख). जब कोई पोत एक शिफ्ट में, पत्तन के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से गैंगों की तैनाती के बाद भी लगातार या बीच बीच में अन्तराल से चार घंटों तक बेकार खड़ा रहता है।
- (ग). जब पोत की प्रतिशिफ्ट उत्पादकता, लगातार दो/तीन शिफ्ट अवधि के दौरान, कार्गो के पिछले वर्ष की

प्रतिशिफ्ट औसत उत्पादकता से, लगातार कम हो रही है।

- (घ). जब पोत एक शिफ्ट में और निरंतर दो शिफ्टों में, लगातार या अन्तराल से चार घंटों तक कार्गो की प्रतीक्षा (गैंग मांगा गया और तैनात किया गया या नहीं) करने पर।

यह मानते हुए कि बेकार खड़े रहने के कारण बाहरी लंगर गाह या अन्य किसी उपयुक्त उपलब्ध बर्थ पर पोतों का स्थानांतरण शासित करने हेतु वीओसीपीटी द्वारा ऊपर प्रस्तावित शर्तें प्रचालनों में अधिक पारदर्शिता लाने के लिए है और यह विश्वास करते हुए कि उपरोक्त शर्तें पत्तन के अनुभव पर आधारित हैं, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित शर्तें अनुमोदित की जाती है। इन शर्तों को प्रचलित दरमान की सामान्य शर्तों से संबंधित अनुसूची 2.2.1., 2.2.2. और 2.2.3. के नोट 9 के नीचे उपयुक्त रूपसे शामिल किया गया है।

- (xxvi). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह पिछले आदेश में मूल्य आधारित पोतघाट शुल्क के स्थान पर प्रासंगिक कार्गो प्रहस्तन की लागत के संदर्भ से कार्गो के भार या मात्रा (आयतन) के आधार पर पोतघाट शुल्क दर प्रस्तावित करे। यह भी पत्तन के ध्यान में लाया गया था कि अगले प्रशुल्क संशोधन के दौरान यदि पत्तन विशिष्ट इकाई आधारित दर प्रस्तावित नहीं करेगा तो मूल्य-आधार पर लगाने दी गई पोतघाट शुल्क मदें अपने आप निकल जाएंगी। पिछले प्रशुल्क आदेश में दी गई विशिष्ट सलाह के बावजूद, वीओसीपीटी ने क्रम. सं. 18 से 23 तक की मदों हेतु मूल्य-आधारित पोतघाट शुल्क जारी रखते हेतु प्रस्तावित किया है।

इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान जब पत्तन को मूल्य आधारित वसूली की समीक्षा करने की पुनः सलाह दी गई, तो पत्तन ने मूल्य-आधारित दरों को जारी रखने हेतु अनुरोध किया है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि “व्यापार जो सह सकता है” तत्व के आधार पर पत्तन में मूल्य आधारित कार्गो प्रचलित है। मशीनों के हिस्से, विंड मिल ब्लेड्स (पवन चक्की के पंखे) इत्यादि जैसे कीमती कार्गो अधिक स्थान ले लेते हैं हालांकि इस कार्गो का वजन कम होता है। इसके कारण इष्टतम स्थान लेने वाले इष्टतम भार के कार्गो को भिन्न रूपसे से देखना पड़ता है और कम टनभार वाले मूल्य-आधारित कार्गो के साथ जो ज्यादा क्षेत्र घेरते हैं अलग-अलग व्यवहार करना पड़ता है। यह बताते हुए कि मूल्य-आधारित पोतघाट शुल्क बंद करने से अत्यधिक मात्रा में प्रतिकूल राजस्व प्रभाव पड़ेगा, वीओसीपीटी ने अनुरोध किया है कि इसके वर्तमान दरमान में कुछ मदों हेतु प्रचलित मूल्य-आधारित दर पर पोतघाट शुल्क लगाया जाना जारी रखने की अनुमति दी जाए।

इस संदर्भ में, यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.2.2. पत्तन न्यासों के दरमान में से मूल्य-आधारित दरों को चरण बद्ध रूप से निकाल देने का आह्वान करती है। अन्य महापत्तनों में भी, जहाँ इस प्रकार की मूल्य-आधारित दरें पहले से मौजूद हैं, यह प्राधिकरण मूल्य-आधारित दरों को धीरे धीरे निकालने पर जोर दे रहा है। प्रत्येक संशोधन कार्रवाई के दौरान पत्तन कार्गो की भार / मात्रा आधारित दर की ओर जाने हेतु कोई प्रयास किए बिना ही, कुछ मदों हेतु मूल्य-आधारित दर ढाँचा बरकरार रखने हेतु अपना अनुरोध दोहराता आ रहा है। वैकल्पिक प्रभार पद्धति प्रदान किए बिना मूल्य आधारित दर भंग करना पत्तन को नुकसान / हानी की स्थिति में डाल सकता है। अतएव, पत्तन को सूचित की जाती है (चेताया जाता है) कि यदि उसने अगले प्रशुल्क संशोधन के समय विशिष्ट इकाई आधारित दर प्रस्तुत नहीं की तो इस प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में मूल्य आधारित आधार पर जारी रहने दी गई पोतघाट शुल्क मदें अपने आप निकाल जाएंगे।

- (xxvii). वीओसीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में तापीय कोयला हेतु प्रदत्त पोतघाट शुल्क के अन्तर्गत एक नोट प्रस्तावित किया है। प्रस्तावित नोट बताता है कि कोयले के संबंध में यदि परेषिती के तौर पर बिजली उत्पादक इकाई का नाम प्रकट किया जाएगा तो, घोषणा पत्र के विवरण की चिंता किए बिना, तापीय कोयला पर प्रभार्य पोतघाट शुल्क दर लगाया जाएगा।

पत्तन ने बताया कि प्रधान निदेशक, वाणिज्यिक लेखापरीक्षा कार्यालय के रेज़ीडेंट ऑडिट इकाई और मुख्य सतर्कता अधिकारी ने, कोस्टल एनर्जेंट, इंड भारत पावर कं. लि इत्यादि जैसे बिजली उत्पादकों के नाम परेषिती (पाने वाले) के तौर पर प्रकट करते हुए “स्टीमिंग नॉन-कोकिंग कोयला” के रूप में वर्णित कोयला आयातों को तापीय कोयला माने जाने हेतु निर्देश दिया है। उपरोक्त स्थिति पर ध्यान देते हुए, पत्तन ने इस प्रकार के बिजली उत्पादक कंपनियों द्वारा परेषिती के तौर पर आयातित कोयला से, अन्यथा स्टीमिंग (नॉन-कोकिंग कोयला) पर लागू होने वाले पोतघाट शुल्क दर ₹27/- प्रति मीट्रिक टन के बजाए, ₹38/- प्रति मीट्रिक टन वसूलने हेतु प्रस्तावित किया है।

प्रस्तावित नोट के संदर्भ में, पत्तन ने इस पर कोई विवरण नहीं दिया कि स्टीमिंग कोयला (नॉन-कोकिंग) की प्रहस्तन पद्धति और लागत, जिसके लिए प्रचलित दरमान में पहले से ही रु 27 प्रतिटन की दर प्रदत्त है, तापीय कोयला की प्रहस्तन पद्धति और लागत, जिसके लिए प्रचलित दरमान में रु 38 प्रतिटन की पृथक् दर प्रदत्त है, के बराबर है। इस

प्रकार पत्तन ने स्टीमिंग (नॉन-कोकिंग) कोयला पर लगने वाले प्रस्तावित ₹11/- प्रतिटन के अंतर को उचित साबित नहीं किया है। लागत अधिक पद्धति, कार्गो के प्रयोजन के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किए जाने को स्वीकार नहीं करती है। इसके साथ-साथ वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट, इसके पिछले प्रस्ताव में, जो परामर्श के लिए लिया गया था, शामिल नहीं किया गया था। इसका अर्थ हुआ कि संबंधित उपयोक्ताओं को प्रस्तावित नोट पर अपनी राय व्यक्त करने का अवसर नहीं दिया गया। यह भी स्पष्ट नहीं है कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित कथित नोट किस प्रकार उद्देश्य / प्रयोजन पूरा करेगा क्योंकि ऐसे भी अवसर आ सकते हैं जहां पाने वाले का नाम यह स्पष्ट न कर पाए कि पाने वाला एक विद्युत उत्पादक संयंत्र है। यहां यह बताना भी उपयुक्त है कि वीओसीपीटी द्वारा उठाया गया मुद्दा, पारादीप पत्तन न्यास, विषाखापत्तनम् पत्तन न्यास, मूर्गाव पत्तन न्यास जैसे किसी अन्य कोयला प्रहस्तन करने वाले महापट्टन न्यास के मामले में सामने नहीं आया है। इसलिए, ऐसी असाधारण परिस्थितियां, जो केवल वीओसीपीटी के ही मामले में विशेष नोट की मांग करती हों, स्पष्ट होती नहीं दिखाई देती। सीएक साथ-साथ, वीओसीपीटी ने स्वयं कहा है कि तापीय विद्युत परियोजनाओं के उपयोग हेतु कोला एनसीबी-II पर प्रहस्तित किया जाना अपेक्षित है इसलिए, वर्ष 2014-15 और उसके बाद, इस मद में अतिरिक्त आय पैदा होने का प्रश्न ही पैदा नहीं होता/होगा। ऐसी स्थिति में प्रचलित दरमान में प्रस्तावित नोट आरंभ करने की आवश्यकता स्पष्टीकरण विहीन ही रह जाती है। देखे गए/पाए गए अन्तरालों के ध्यान में रखते हुए, प्रस्तावित नोट इस मोड पर /पायदान पर अनुमोदित नहीं किया जाता है। वीओसीपीटी यदि जरूरी समझे तो, पाए गए बिन्दुओं का गहन अध्ययन करे और पारित आदेश की अधिसूचना की तिथि से तीन महीनों के भीतर लागत विवरणों के साथ सुविश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करें।

(xxviii). इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/22/2007-टीपीटी दिनांक 30 दिसंबर 2009 के आदेश के माध्यम से, वीओसीपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवादाताओं द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली सेवाओं के लिए 100टन एचएमसी की उच्चतम दर अनुमोदित की थी। अनुमोदित प्रशुल्क एचएमसी के प्रदर्शन से जोड़ा गया था। इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान, पत्तन को सलाह दी गई कि वह एचएमसी की दर में संशोधन मांगने वाले दिसंबर 2009 के आदेश के जरिए एचएमसी किराया प्रभार निर्धारण हेतु अपनाई गई कार्यनीति के अनुसार एचएमसी हेतु पृथक लागत विवरणी प्रस्तुत करें। वीओसीपीटी ने स्पष्टीकरण दिया है कि केन निजी प्रचालक द्वारा तैनात की जाती है। पत्तन ने किसी निजी प्रचालक द्वारा तैनात किए जाने के संबंध में इस मामले की जांच पृथक रूप से करना मान लिया है, और इस तथ्य पर विचार करते हुए कि बर्थ सं. 9, वीओसी बर्थ सं. 1 से 4 और बर्थ सं. 5 एवं 6 पर दो 120 एमटी हार्बर मोबाइल क्रैन्स प्रचालित करने हेतु वीओटी प्रचालक मेसर्स आईएमसीओएलए कंपनी (प्रा) लिमिटेड को पीपीपी परियोजना प्रदान की गई है। पत्तन ने यदि आवश्यक हो, एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु और आने वाले समय में इस प्राधिकरण को भेजने हेतु मान लिया है। जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा मान लिया गया है, पत्तन को मामले की जांच पदतालकरने और एचएमसी की दर शांशोधन हेतु, यदि आवश्यक हो तो, दिसंबर 2009 के आदेश में अनुपालित सिद्धांतों का पालन करते हुए एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है। उस समय तक, प्रचलित दरमान में प्रदत्त 100 टन एचएमसी हेतु प्रचलित प्रदर्शन से जुड़ी दर जारी रहेगी।

(xxix). कन्वेयर द्वारा कोयले परिवहन के लिए 1.42 प्रतिवर्ग मीटर प्रतिवर्ष पर मेसर्स टूटिकोरिन थर्मल पावर स्टेशन (टीटीपीएस) के स्वामित्व के कन्वेयर प्रणाली हेतु प्रचलित दरमान में प्रदत्त मार्गअनुमति प्रभार, एनटीपीएल पर (एनसीबी- I के संबंध में), टूटिकोरिन कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (टीसीटीपीएल) पर (एनसीबी-II के प्रचालक), और एनसीबी III और IV प्रचालकों पर लागाने हेतु प्रस्तावित है। वीओटी प्रचालकों हेतु अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क में एनसीबी-II, III और IV हेतु रु 1.42 प्रति वर्गमीटर प्रतिवर्ष का मार्गअनुमति प्रभार सम्मिलित है। एनसीबी-I की दर वीओसीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित करनी होगी। इसलिए, मार्गअनुमति प्रभारों को एनटीपीएल, टूटिकोरिन कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (टीसीटीपीएल) एनसीबी III और IV के प्रचालकों के लिए विस्तारित करने हेतु पत्तन द्वारा प्रस्तावित नोट को अनुमोदित किया जाता है।

(xxx). वीओसीपीटी के प्रचलित दरमान फिल्म शूटिंग के लिए एकसमान दर रु 10,000 प्रतिदिन प्रदान करता है। वीओसीपीटी ने ग्रीन गेट के भीतर और बाहर फिल्म शूटिंग हेतु पृथक दर प्रस्तावित की है। ग्रीन गेट क्षेत्र के भीतर, दिन में ₹25,000/- रात में ₹37,500/- प्रतिदिन / या उसका अंश के आधार पर प्रस्तावित किया गया है। ग्रीन गेट क्षेत्र के बाहर के लिए, दर दिन की शूटिंग हेतु ₹20,000/- और रात की शूटिंग हेतु ₹30,000/- प्रतिदिन/उसका अंश के आधार पर प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ये वाणिज्यिक सेवाएँ हैं जिन्हें पत्तन की सुरक्षा पर विचार करते हुए सीमित रखना है। प्रस्तावित दरें अधिक रखी गई है ताकि इन गतिविधियों पीआर रोक लगे। पत्तन की

प्रस्तुतियों पर ध्यान देते हुए और यह स्वीकार करते हुए कि कथित रूप से इन मदों से उपार्जन नगण्य है और पत्तन के राजस्व पर इनका कोई बड़ा प्रभाव नहीं होगा, और साथ ही यह स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित दरों पर किसी उपयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं जताई है, फिल्मों की शूटिंग हेतु प्रस्तावित प्रभार वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर अनुमोदित किया जाता है।

स्टिल फोटोग्राफी, वीडियोग्राफी, क्लू का फोटो लेना इत्यादि जैसे फोटोग्राफी से संबंधित अन्य मदों हेतु पत्तन ने प्रचलित दर में वृद्धि प्रस्तावित की जो 15% से 27.66% के बीच में है। सादृश्य कारणों से जैसाकि ये प्रशुल्क मदें पत्तन संबंधी सेवाओं हेतु प्रासंगिक नहीं हैं और प्रस्तावित वृद्धि सुरक्षा दृष्टि से एक पाबंदी के तौर पर होगी और साथ ही यह स्वीकार करते हुए कि इन मदों पर किसी उपयोक्ता ने कोई विरोधात्मक टिप्पणी नहीं दी है, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है।

(xxxi). 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.7.2. पत्तन को उत्पादकता से जुड़ा प्रशुल्क प्रदान करने की सिफारिश करती है। पत्तन ने बताया है कि उत्पादकता उपलब्ध कराए गए उपस्करों की संख्या, उपस्करों की दक्षता, कार्गो की स्थिति (हालत), कार्यरत हैचों / गैंगों की संख्या इत्यादि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर होती है और एक प्रबोधन प्रणाली विकसित करना व्यावहारिक नहीं है। इसलिए, अनियंत्रित वातावरण (माहौल) में उत्पादकता हेतु निर्णायकचिन्ह निर्धारित किए जाने का प्रश्न वर्तमान परिदृश्य में व्यावहारिक नहीं होगा। वीओसीपीटी द्वारा बताई गई स्थिति वर्तमान के लिए ध्यान में रखी गई है।

(xxxii). (क). वीओसीपीटी का प्रस्ताव तत्कालीन टूटीकोरिन कार्गो प्रहस्तन श्रमिक पूल (टीपीटीसीएचएलपी), इस समय वीओपीसीटी के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग, से श्रमिकों की नियुक्ति हेतु प्रचलित लेवी के साथ साथ पेंशन निधि लेवी में वृद्धि की मांग करता है।

(ख). वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि अक्तूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सीएचएलडी लेवी में की गई कटौती के कारण सीएचडी के राजस्व में भारी गिरावट आई है। सीएचएलडी से संबंधित विक्षेपण प्रारंभ करने से पहले वीओसीपीटी द्वारा कहे गए उपरोक्त बिंदु को संबोधित किया जा रहा है।

(ग). वीओसीपीटी इस पर ध्यान दे कि पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित लेवी, अनुमानित ग्राह्य लागत और अनुमेय प्रतिलाभ पर आधारित थी। 2011-12 और 2012-13 वर्षों हेतु वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात और हुक शिफ्ट उत्पादकता पर विश्वास किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सीएचडी लेवी का निर्धारण, 2011-12 और 2012-13 वर्षों हेतु ₹3,256.12 लाख के अनुमानित व्यय और प्रतिलाभ की वसूली हेतु किया गया था। यह राशि वीओपीसीटी द्वारा वर्ष 2011-12 में छः महीनों के दौरान अर्थात् सितंबर 2011 तक अनुपातिक आधार पर वसूल की गई ₹1,708.34 लाख की अनुमानित लेवी और कंटेनर हेतु श्रमिक तैनाती से वसूल की जाने वाली अनुमानित लेवी के समायोजन के बाद की है। यह देखा गया है कि कथित दो वर्षों के दौरान वीओसीपीटी द्वारा अर्जित किए जाने हेतु अनुमानित कुल लेवी ₹4,964.46 लाख (अर्थात् ₹3,256.12 लाख एवं ₹1,708.34 लाख) के विरुद्ध, वीओसीपीटी द्वारा 2011-12 और 2012-13 वर्षों में वसूल की गई वास्तविक सीएचडी लेवी उसी अवधि के वार्षिक लेखा के अनुसार ₹5,417.38 लाख है, जो अनुमानित स्तर से 9.12% अधिक है। इस प्रकार, वीओसीपीटी द्वारा कही गई बात कि लेवी में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कटौती के कारण सीएचडी का राजस्व घट गया है वास्तविक स्थिति सामने नहीं लाती है।

(घ). टूटीकोरिन पोर्ट हैंडलिंग एजेंट्स ने बताया है कि परंपरागत रूप से वीओसीपीटी में सीएचडी लेवी में संशोधन पर लेवी वित्त (फैनान्स) समिति में चर्चा की जाती है। वित्त समिति के सदस्य, आय एवं व्यय विवरणी और प्रक्षेपित कार्गो मात्रा की जांच पड़ताल/छानबीन के बाद सीएचडी लेवी में संशोधन तय करते हैं। प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्ताव भेजने से पहले इस प्रकार की कार्रवाई नहीं की गई थी। इस संदर्भ में, वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि सीएचडी का पत्तन में विलय हो चुका है और इसलिए वित्त समिति द्वारा लेवी निर्धारित किए जाने की आवश्यकता प्रासंगिक नहीं रह गई है।

(ङ). प्रचलित व्यवस्था में, सीएचडी के खर्च उठाने हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रतिटन सीएचडी लेवी के अलावा सीएचएलडी से श्रमिकों की तैनाती के लिए वास्तविक मजदूरी की वसूली अलग से की जाती है। इस पर गौर करते हुए, श्रमिकों की तैनाती पर सटीवेडोर्स से वसूल की जाने हेतु अनुमानित मजदूरी को प्रतिटन लेवी तय करते समय कुल प्रचालन व्यय से निकाल दिया गया है। दिनांक 28 फरवरी 2013 का वीओसीपीटी का मूल प्रस्ताव इसी प्रकार का थी। बाद में, वीओसीपीटी ने बताया कि अन्य पत्तनों में मजदूरी

अलग से वसूल नहीं की जाती है। मजदूरी भी प्रतिटन लेवी का भाग बनते हैं। इसलिए, दिनांक 28 अगस्त 2013 के संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने सीएचएलडी से श्रमिकों की तैनाती हेतु मजदूरी की पृथक वसूली को रोक देने का प्रस्ताव किया है। इसके बजाए, इसने सीएचडी के समग्र व्यय की वसूली प्रतिटन लेवी के जरिए करने का प्रस्ताव किया है। दिनांक 28 अगस्त 2013 के वीओसीपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं से परामर्श लिया गया था। बाद में, प्रश्नों का जवाब देते हुए वीओसीपीटी ने 2012-13 के अनुमानों को वास्तविकों के आधार पर अद्यतन करते हुए सीएचडी की लागत विवरणियों को संशोधित किया है और इसने 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के अनुमानों को भी उचित रूप से संशोधित किया है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत दिनांक 23 अक्टूबर 2013 की संशोधित लागत विवरणी के साथ साथ सीएचएलडी के संबंध में प्रस्तुत जानकारी और स्पष्टीकरण इस विश्लेषण में पर विचार किया गया है।

(च). 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.2. के अनुसार महापत्तन न्यासों से अपेक्षा की जाती है कि वे तकनीकी सुधारों / आविष्कारों पर गौर करते हुए नियमित रूपसे अपने श्रमिक तैनाती मानदंड की समीक्षा करें एवं डॉटम और राष्ट्रीय स्तर पर मजदूरी समझौतों की शर्तों के अनुरूप समय-समय पर बिनयादी सूचना और इकाई दर योजना की दर में संशोधन करते रहें। पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुरूप, वीओसीपीटी से यह पुष्टि करने हेतु अनुरोध किया गया था कि क्या सीएचडी में नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड के मुताबिक संशोधित श्रमिक तैनाती मानदंड कार्यान्वित किया गया है और क्या वर्तमान प्रस्ताव में संशोधित श्रमिक तैनाती मानदंड के प्रभाव पर विचार किया गया है। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि सीएचडी का श्रमिक मानदंड में मई 2012 से, ट्रिब्यूनल अवार्ड के अनुसार बदलाव किया गया है। साथ ही, पास सूचना के अनुसार 2012-13 के वास्तविकों में और 2013-14 एवं 2015-16 वर्षों के अनुमानों में संशोधित श्रमिक सूची पर विचार किया गया है।

(छ). सीएचएलडी लेवी के संशोधन से संबंधित पिछले आदेश में वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया था कि कोयला जेट्टी पर तापीय कोयला प्रहस्तन के संबंध में और वीओसी। से IV बर्थों पर कार्गो के यंत्रिकृत (मशीनों से) प्रहस्तन के मामले में गैंगों के सैद्धान्तिक बुकिंग मुद्दे पर संपूर्ण ध्यान देते हुए विचार किया जाए और अगले प्रशुल्क संशोधन से पहले गैंगों की सैद्धान्तिक बुकिंग बंद कर दें। इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान वीओसीपीटी ने सूचित किया है कि कार्गो प्रहस्तन प्रभाग में मई 2012 से संशोधित श्रमिक तैनाती मानदंड लागू किए जाने के बाद किसी गैंग की सैद्धान्तिक तैनाती नहीं हुई है। इस प्रकार, नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड के अनुसार संशोधित श्रमिक तैनाती पैमाना लागू करने से उपयोक्ताओं को फायदा हुआ है।

(ज). दि टूटिकोरिन स्टीवेडोर्स एसोसिएशन (टीएसए) ने ध्यान दिलाया है कि बहुत सारे बर्थ निजी प्रचालकों को बीओटी आधार पर दिये गए हैं। किंतु, श्रमिक लागत का भार बीओटी बर्थों पर नहीं लादा गया है। टीएसए ने यह आग्रहपूर्वक कहा है कि वर्तमान में सीएचएलडी लागतों को पत्तन के बर्थों पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो पर ही पूर्णतः नहीं लादा जा सकता है। उनका मानना है कि बीओटी प्रचालक को भी सीएचडी घाटे को वहन करना चाहिए। इस बात को स्वीकार करना होगा कि बीओटी प्रचालक उनके और पत्तन न्यास के बीच किये गए व्यक्तिगत लाइसेंस एग्रीमेंट्स से शासित होते हैं। इसके अलावा बीओटी प्रचालक कंटेनर कार्गो / प्रहस्तन की मिश्रित सेवा प्रदान करते हैं जिसके लिए पृथक रूपसे उपयुक्त मार्गदर्शियों के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है। जैसाकि टीएसए ने सही सही निवेदन किया है कि बीओटी प्रचालक सीएचडी के श्रमिकों को बिलकुल तैनात नहीं करते हैं। इसलिए, जब बीओटी बर्थों पर सीएचडी श्रमिक तैनात ही नहीं किए जाते हैं तब सीएचडी घाटे को बीओटी प्रचालकों पर डालना उचित नहीं होगा।

2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.1., अधिशेष श्रमिकों की लागत को संपदा किराया / प्रीमियम, संचित आरक्षितियों जैसे गैर-यातायात राजस्व स्रोतों के बीच और बची को यातायात राजस्व में आनुपातिक रूपसे बांटने की अनुमति देती है मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3. महापत्तन न्यासों से अपेक्षा करती है कि राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का अधिशेष का उपयोग, यदि कोई हो तो, पहले श्रमिक लागत पूरा करने हेतु किया जाए, और शेष राशि का कम से कम 50%, एस्क्रो खाते में जमा किया जाए। वर्तमान कार्यवाही में वीओसीपीटी ने अधिशेष श्रमिकों की लागत शून्य अनुमानित की है, जिस पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। टीएसए द्वारा कही गई बात पर गौर करते हुए वीओसीपीटी को अधिशेष श्रमिक लागत यदि कोई हो पर विस्तृत अध्ययन करने हेतु सलाह दी जाती है, और यदि कोई अधिशेष श्रमिक लागत है तो वीओसीपीटी को सलाह दी गई कि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुबंधों के अनुसार अधिशेष श्रमिकों की लागत को पूरा किया जाए।

(झ). अक्टूबर 2011 में अनुमोदित सीएचडी हेतु प्रचलित लेवी 2011-12 और 2012-13 की अनुमानित स्थिति पर निर्भर थी, जैसाकि इसके पहले कहा गया था। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.1.3., प्रचलित प्रशुल्क

निर्धारित करने के समय विशाव किए गए प्रक्षेपणों के संदर्भ से, प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में, पत्तन की वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादनता / प्रदर्शन की समीक्षा को अनिवार्य करती हैं। जब मार्गदर्शियों के प्रावधानों के अनुबंधों और लागत दाखिल करने के प्रारूपों के अनुसार, पिछले प्रशुल्क आदेश में 2011-12 से 2012-13 वर्षों हेतु विचार किये गये अनुमानों के विरुद्ध वास्तविकों को प्रस्तुत करने हेतु सलाह दी गई तो, पत्तन ने बताया है कि चूंकि सीएचडी गतिविधि लगातार घाटे में है और 31 मार्च 2013 तक अनुमानित घाटे की राशि ₹1,607.82 लाख है, अनुमानों के विरुद्ध वास्तविकों की इस प्रकार की तुलना आवश्यक नहीं मानी गई है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी, प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में पत्तन के वास्तविक भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की समीक्षा प्रचलित प्रशुल्क निर्धारण के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ से अनिवार्यतः करने हेतु आज्ञा देती है, बावजूद इसके कि कोई गतिविधि घाटे में ही क्यों न रही हो। इसलिए, यह प्रक्रिया को इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान वीओसीपीटी द्वारा उपलब्ध कार्रवाई गई जानकारी के आधार पर चलाई जा रही है। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्थिति के विश्लेषण हेतु अपनाई गई कार्यनीति ही वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए वीओसीपीटी सीएचडी की वास्तविक लागत स्थिति के आकलन के लिए भी अपनाई गई है। विश्लेषण के साथ विगत अवधि से संबंधित स्थिति नीचे दी गई है:

- (i). **हालांकि, वीओसीपीटी ने प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.1.3. के अनुसार वर्ष 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों के मुकाबले वास्तविकों की तुलना नहीं की है, इसने सीएचडी प्रभाग के आय एवं व्यय खाते के अनुसार वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वास्तविक प्रस्तुत किए हैं, जो वीओसीपीटी के संपरीक्षित वार्षिक लेखा के भाग बने हैं, के माध्यम से वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वास्तविकों को प्रस्तुत किया है जिस पर, कुछ बदलावों के अधीन विचार किया गया है, जैसाकि आगामी पैराग्राफों में बताया गया है।**
- (ii). वार्षिक लेखा में सीएचडी प्रभाग का वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) पेंशन निधि हेतु अंशदान की राशि वर्ष 2011-12 में ₹689.00 लाख और वर्ष 2012-13 में ₹294.98 लाख बताया है। सीएचडी प्रभाग के वार्षिक लेखा भी वर्ष 2011-12 हेतु राजस्व खाते भुगतान से किये गये ₹984.95 लाख का पेंशन भुगतान दर्शाता है और वर्ष 2012-13 के लिए यह शून्य है। वीओसीपीटी ने पेंशन निधि (फंड) हेतु अंशदान और राजस्व खाते से किये गये पेंशन भुगतान दोनों को वर्ष 2011-12 की लागत विवरणी में शामिल किया है। यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में पेंशन (भुगतान) को, पेंशन निधि हेतु वार्षिक अंशदान के रूप में या वास्तविक भुगतान के रूप में बीच से निकाल जाने दिया जाता है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, पेंशन / ग्रेजुटी फंड के अंशदान को व्यय के रूप में अनुमोदित किया गया था जबकि लेवी निर्धारण में पेंशन भुगतान पर विचार नहीं किया गया था। इसलिए, पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाई गई कार्यनीति का अनुसरण करते हुए वार्षिक लेखा में सूचित पेंशन निधि अंशदान को 2011-12 और 2012-13 दोनों वर्षों की लागत विवरणी में विचार में लिया गया है। वर्ष 2011-12 के वार्षिक लेखा में सूचित ₹14.83 लाख के ऋण पर व्याज को भी निकाल दिया गया है क्योंकि प्रशुल्क निर्धारण हेतु स्वीकृत सामान्य कार्यनीति और पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाई गई कार्यनीति के अनुसार, इसे लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया गया है।
- (iii). वर्ष 2011-12 के वार्षिक लेखा में कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ईएसआई) द्वारा दावा की गई राशि ₹211.11 लाख के किया गया भुगतान दर्शाया गया है। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि यह भुगतान 2000 में टीपीटीसीएचएलपी के गठन से पहले किये गये एक दावे के संदर्भ में भारतीय कर्मचारी राज्य बीमा निगम द्वारा पारित आदेश से उत्पन्न हुई देनदारी दर्शाता है। इस मद पर पिछले आदेश के अनुमानों में विचार नहीं किया था और इसलिए ठीक-ठीक तुलना के उद्देश्य से इसे वास्तविकों से भी निकाल दिया गया है। वीओसीपीटी ने भी वर्ष 2011-12 में इस व्यय मद पर विचार नहीं किया है। पत्तन ने 2012-13 से प्रारंभ करते हुए वर्तमान प्रशुल्क चक्र में 2015-16 तक के पांच वर्षों के बीच इस व्यय को बांटने के लिए विचार किया है। इसका विश्लेषण अनुवर्ती पैराग्राफों किया गया है।
- (iv). वर्ष 2012-13 के वास्तविक वित्त एवं विविध व्यय सेवानिवृत्त कर्मचारियों को ₹1,058.07 लाख तक सारांशिकृत बकाया का भुगतान दर्शाता है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.2. के अनुसार विगत अवधि की बकाया, वीआरएस भुगतान इत्यादि

जैसे एक समय के व्यय प्रशुल्क निर्धारण में लागत के रूप में स्वीकार्य नहीं किया जाता है। यह मद पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुमानों शामिल में नहीं थी। इसलिए, वर्ष 2012-13 में ₹1,058.07 लाख तक दर्शाये गए सेवानिवृत्त कर्मचारियों को सरांशीकृत बकायों को विगत अवधि विक्षेपण से निकाल दिया गया है। मार्गदर्शियों की धारा 2.5.2. पत्तन से अपेक्षा करती है कि वह एक समय के व्ययों का निपटान संचित अधिशेष / आरक्षितियों से करें।

- (v). वीओसीपीटी के वार्षिक लेखा में सीएचडी हेतु प्रदत्त मूल्यहास, आयकर अधिनियम, 1961 के मूल्यहास प्रावधानों पर आधारित है। मार्गदर्शियों के प्रावधान के अनुपालन हेतु प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से वीओसीपीटी ने सीएचडी के पिछले संशोधन में अपनाई गई कार्यनीति के अनुसार कंपनी अधिनियम में प्रदत्त दरों के मुताबिक मूल्यहास का परिकलन किया है जो इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है। इस प्रकार, मूल्यहास परिकलन में अपनाई गई भिन्न-भिन्न पद्धति के कारण, 2012-12 से 2012-13 वर्षों हेतु वार्षिक लेखा में दर्शाई गई शुद्ध अचल परिसंपत्ति और मूल्यहास का मेलमिलाप नियोजित पूंजी परिकलन में विचार की गई शुद्ध अचल परिसंपत्ति से नहीं किया जा सकता है। वीओसीपीटी ने कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास का प्रयोग करते हुए सीएचडी के शुद्ध अचल परिसंपत्ति और मूल्यहास का परिकलन प्रस्तुत किया है, जिस पर विश्वास किया गया है।
- (vi). वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान 16% प्रतिलाभ अनुमोदित किए जाने हेतु कार्यकारी पूंजी परिकलन में क्रमशः ₹426.24 लाख और 457.12 लाख पर विचार किया है। तथापि, वीओसीपीटी ने कार्यकारी पूंजी की प्राप्ति के लिए कोई विस्तृत परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है। ऋणदाताओं (कर्जदरों), इन्वेंटरी और नकद जमाशेष के रूप में वर्तमान परिसंपत्तियों का परिकलन हमारे द्वारा ही मार्गदर्शियों में अनुबंधित मानदंडों के अनुसार किया गया है। चालू परिसंपत्तियों के अनुरूप, वार्षिक लेखा में प्रदर्शित, चालू देयताओं की मदों पर विचार किया गया है। इस प्रकार प्राप्त किये गये कार्यकारी पूंजी के आकड़े नकारात्मक (नेगेटिव) पाये गए हैं। परिणामस्वरूप, कार्यकारी पूंजी को शून्य माना गया है। इस प्रकार, नियोजित पूंजी, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹13.92 लाख और ₹12.43 लाख पर, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत शुद्ध अचल परिसंपत्तियों के स्तर पर मानी गई है। नवंबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16% तक प्रदान किया गया था। 2011-12 से 2012-13 तक की विगत अवधि के लिए विक्षेपण के दौरान यही स्थिति बरकरार रखी गई है।

- (ज). उपरोक्त विक्षेपण के अधीन, 2011-12 से 2012-13 वर्षों के लिए अनुमानों के मुकाबले वास्तविकों का विक्षेपण करने वाली लागत विवरणी अनुलग्नक - IV के रूप में संलग्न है। 2011-12 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किये गये अनुमानों के विरुद्ध वीओसीपीटी सीएचडी के वास्तविक प्रदर्शन का सारांश नीचे तालिका में दिया गया है:

(₹ लाख में)

क्रम. सं.	विवरण	जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किया गया			वास्तविक			परिवर्तन % में
		2011-12 (अनुमान)	2012-13 (अनुमान)	2011-12 एवं 2012-13 वर्ष हेतु कुल योग	2011-12	2012-13	कुल	
(i).	यातायात (लाख टन में)	129.42	135.89	265.31	139.16	133.75	272.91	2.86%
(ii).	कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	5413.42	5736.71	11150.13	5951.52	6048.88	12000.31	7.62%
(iii).	आरओसीई	2.23	1.97	4.20	2.23	1.99	4.22	0.38%
(iv).	कुल व्यय अधिक आरओसीई (ii + iii)	5415.65	5738.68	11154.33	5953.65	6050.87	12004.52	7.62%
(v).	घटाइए: वसूली गई मजदूरी	2933.59	3256.28	6189.87	2836.49	2036.79	4873.28	- 21.27%
(vi).	घटाइए:	1634.58	73.76	1708.34	3279.55	2173.83	5417.38	

	बीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2011-12 में सितंबर 2011 तक यथानुपात वसूली गई अनुमानित लेवी और कंटेनर हेतु श्रमिक नियोजन से अनुमानित आय							
(vii).	शेष व्यय (वसूल करना है) [iv - v-vi] जिसके लिए लेवी निर्धारित थी। वास्तविक, बीओसीपीटी द्वारा वास्तव में वसूली गई लेवी दर्शाते हैं।	847.48	2408.64	3256.12				
(viii).	वास्तविकों से तुलना हेतु कुल लेवी (vi+vii)	2482.06	2482.40	4964.46	3279.55	2173.83	5417.38	9.12%
(ix).	शेष (घाटा) / अधिक वसूली (vi-v-vi-vii)	-	-	-	162.39	(1876.25)	(1713.86)	

- (i). उपरोक्त सारणी से देखा जा सकता है कि 2011-12 और 2012-13 वर्षों के दौरान सीएचडी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक औसत यातायात, पिछले प्रशुल्क आदेश में सदृश अवधि हेतु अनुमानित औसत यातायात 265.31 लाख टन के मुकाबले 272.91 लाख टन हैं। अनुमानों से तुलना किये जाने पर वास्तविक भौतिक प्रदर्शन 2.86% की सकारात्मक दिशा में है, जो +/-20% परिवर्तन से कमतर है।
- (ii). बीओसीपीटी सीएचएलडी का कुल व्यय में नियोजित पूंजी पर 2011-12 और 2012-13 वर्षों के लिए प्रतिलाभ जोड़कर पिछले प्रशुल्क आदेश में ₹11,154.33 लाख तक निर्धारित किया गया था इसके मुकाबले, वास्तविक व्यय और आरओसीई का कुलयोग ₹12,004.52 लाख है। 7.62% का परिवर्तन सकारात्मक दिशा में है, यह भी +/- 20% के भीतर है।
- (iii). पिछले प्रशुल्क आदेश में व्यय और प्रतिलाभ के योग के रूप में अनुमानित ₹11,154.33 लाख में से, पूल से श्रमिक तैनाती हेतु मजदूरी के जरिए वसूल किए जाने हेतु समायोजित के रूप में ₹6,189.08 लाख अनुमानित किया गया था। इसके आगे, वर्ष 2011-12 में छः महीनों में अर्थात् सितंबर 2011 तक यथानुपात आधार पर बीओसीपीटी द्वारा वसूल किए जाने हेतु अपेक्षित लेवी और श्रमिक नियोजन के जरिए वसूलने हेतु अपेक्षित राशि ₹1,708.34 लाख भी समायोजित की गई है और कार्गो-वार लेवी निर्धारित की गई थी ताकि ₹3,256.12 लाख का बचे अनुमानित व्यय भी वसूल किया जा सके।
दो वर्षों में वसूलने हेतु अनुमानित ₹4,964.45 लाख (₹3,256.12 लाख + ₹1,708.34 लाख) कुल की लेवी के मुकाबले, बीओसीपीटी ने वास्तव में ₹5,417.38 लाख अर्जित किये हैं। देखा गया परिवर्तन 9.12% सकारात्मक (पॉजिटिव) है। हालांकि लेवी के जरिए अर्जित आय अनुमानित स्तर से 9.12% अधिक है, समग्र स्थिति वर्ष 2011-12 और 2012-13 में सीएचडी में कुलमिलाकर ₹1,713.86 लाख का घाटा प्रदर्शित करती है। इस का कारणम सीएचडी द्वारा वास्तव में वसूली गई मजदूरी अनुमानित स्तर से नीचे रहना है।
- (iv). बीओसीपीटी सीएचडी द्वारा वसूली गई वास्तविक मजदूरी 21% नकारात्मक परिवर्तन दिखाती है। दो वर्षों में वसूल की जाने हेतु अनुमानित ₹6,189.87 लाख की कुल मजदूरी के मुकाबले, वसूली गई वास्तविक मजदूरी ₹4,873.28 लाख बताई गई है। बीओसीपीटी ने इस मद में परिवर्तन हेतु कोई विशिष्ट कारण नहीं दिया है।

- (v). यदि अनुमानों के मुकाबले वास्तविक प्रदर्शन के भौतिक / वित्तीय परिमापकों में परिवर्तन (+)/(-) 20% से अधिक है, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.1.3. अपेक्षा करती है कि भावी प्रशुल्क में घाटे / अधिशेष के 50% पर विचार किया जाना चाहिए और न कि 100% के समायोजन पर जैसाकि पत्तन द्वारा दावा किया गया है। चूंकि पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए सभी भौतिक और वित्तीय परिमापकों में परिवर्तन, मजदूरी वसूली से संबंधित मद छोड़कर, +/(-) 20% से कम ही पाया गया है, भावी प्रशुल्क में किसी प्रकार के समायोजन किए जाने का मामला नहीं बनता है। संयोगवश, वीओसीपीटी ने सीएचडी गतिविधि में विगत अवधि में उत्पन्न हुई कमी / घाटा हेतु न तो कोई दावा किया है और न ही भावी प्रशुल्क में कोई समायोजन ही किया है।
- (xxxiii). वीओसीपीटी ने वर्ष 2012-13 (वास्तविक) और 2013-14 से 2014-16 के वर्षों (अनुमान) की कुल यातायात और व्यय के आधार पर प्रस्तावित सीएचएलडी लेवी तय की है। पिछला प्रशुल्क आदेश 2011-12 और 2012-13 वर्षों के अनुमानों पर आधारित था। इसलिए, 2012-13 भविष्य के अनुमानों के आधार के रूप में नहीं लिया जा सकता है। प्रस्तावित दर तय करने के लिए, 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के अनुमानों पर कुछ बदलावों के अधीन, जैसाकि पूर्वगामी पैराग्राफों में बताया गया है, विचार किया गया है।
- (xxxiv). वीओसीपीटी ने 2013-14 से 2015-16 वर्षों के दौरान वीओसीपीटी सीएचएलडी द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाल यातायात क्रमशः 155.56 लाख टन, 163.34 लाख टन और 163.47 लाख टन अनुमानित किया है। सीएचडी द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो में वर्ष 2013-14 में 16% प्रतिवर्ष, 2014-15 में 5% की वृद्धि अनुमानित है। वर्ष 2015-16 हेतु अनुमानित यातायात लगभग 2014-15 के ही स्तर का होगा। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वीओसीपीटी द्वारा अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रक्षेपित यातायात क्रमशः इसके पूर्ववर्ती वर्ष के अनुमानों / वास्तविकों की तुलना में वर्ष 2013-14 में 7.6% और वर्ष 2014-15 में 2.7% बढ़ने का अनुमान लगाया गया है और वर्ष 2015-16 हेतु कार्गो मात्रा लगभग 2014-15 के स्तर पर ही प्रक्षेपित की गई है। वीओसीपीटी ने कहा है कि सीएचडी द्वारा प्रहस्तित की जाने हेतु प्रक्षेपित यातायात वृद्धि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रक्षेपित यातायात वृद्धि के अनुरूप ही है। तथापि, यह देखा गया है कि सीएचडी के यातायात की वृद्धि का प्रतिशत सामान्य संशोधन प्रस्ताव में अनुमानित यातायात वृद्धि से ठीक ठाक मिलता-जुलता नहीं है। सीएचडी की यातायात वृद्धि, सामान्य संशोधन प्रस्ताव के यातायात अनुमानों के बराबर हो भी नहीं सकती है क्योंकि पत्तन द्वारा प्रहस्तित सभी कार्गो सीएचडी द्वारा श्रमिक तैनाती का उपयोग कर भी सकता है और नहीं भी कर सकता है। इस विश्लेषण के उद्देश्य से, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात पर विश्वास किया गया है।
- (xxxv). (क). वर्ष 2013-14 के कर्मचारियों को भुगतान से संबंधित व्यय में, वर्ष 2012-13 के वास्तविकों से 3.59% की बढ़ोतरी और अनुवर्ती वर्षों में 7.00% की बढ़ोतरी अनुमानित की गई है। वीओसीपीटी ने अनुमान लगाया है कि वर्ष 2012-13 की सीएचडी के मजदूरों और कर्मचारियों की संख्या 898 से घट कर 2013-14, 2014-15 और 2015-16 वर्षों में क्रमशः 832, 791 और 728 हो जाएगी। यह 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के दौरान सीएचडी कर्मचारी बल में क्रमानुगत पिछले वर्षों के अनुमानों के मुकाबले क्रमशः 7.3%, 5% और 8% कमी / गिरावट में तब्दील होगी। जबकि वीओसीपीटी ने सीएचडी कर्मचारी बल में उपरोक्त स्तर की कमी प्रस्तावित की है देखा गया कि कर्मचारी बल में कमी के कारण लागत में होने वाली गिरावट का प्रभाव अनुमानों में शामिल नहीं किया गया है। अतएव, इस विश्लेषण के उद्देश्य से कर्मचारी बल की कटौती का प्रभाव पतिबिंबित करने हेतु वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित कर्मचारी से संबंधित लागत में संशोधन यह मानते हुए किया गया कि प्रत्येक वर्ष के बीच कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति होगी।
- जैसाकि सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित विश्लेषण में बताया गया है, वर्ष 2013-14 के व्यय अनुमानों में 7% की अधिकतम वृद्धि अनुमोदित की गई है और क्रमशः 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के व्यय प्रक्षेपणों के लिए 6% वार्षिक वृद्धि अनुमोदित की गई है। तदनुसार, 2013-14 का अनुमान प्राप्त करने के लिए 2012-13 के वास्तविकों में, कर्मचारी बल में कटौती के प्रभाव पर ऊपर दिया गया कथन के अनुरूप विचार किए जाने बाद, 7% की वृद्धि अनुमोदित की गई है। बाद के दो वर्षों, 2014-15 और 2015-16 के लिए, 2013-14 के संशोधित अनुमानों पर 6% वृद्धि अनुमोदित की गई है और अनुमानित श्रमिक बल में कटौती हेतु भी समायोजन किया गया है। तदनुसार, 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के लिए

संशोधित कर्मचारी लागत, वीओसीपीटी द्वारा इसी अवधि हेतु अनुमानित ₹5,830.64 लाख, ₹6,238.79 लाख और ₹6,675.50 लाख के मुकाबले क्रमशः ₹5,801.30 लाख, ₹5,997.86 लाख और ₹6,104.55 लाख अनुमानित की गई है। परिकलनों में, संशोधित अनुमानों पर विचार किया गया है।

- (ख). वर्ष 2013-14 के प्रशासनिक व्यय में 2012-13 के वास्तविकों से 170% की वृद्धि अनुमानित की गई है और बाद के वर्षों 2014-15 और 2015-16 के लिए 7% वार्षिक की वृद्धि पर विचार किया गया है। वीओसीपीटी ने 2012-13 के वास्तविकों की तुलना में वर्ष 2013-14 में प्रशासनिक व्यय में प्रक्षेपित गहरी वृद्धि हेतु कोई विशिष्ट कारण नहीं बताया है। वर्ष 2013-14 के लिए 2012-13 के वास्तविकों पर स्वीकार्य 7% वार्षिक की वृद्धि पर विचार किया गया है और 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के लिए अलग-अलग पिछले वर्ष के वास्तविकों / अनुमानों पर 6% की वार्षिक वृद्धि विचार की गई है।
- (ग). जैसाकि विगत अवधि से संबंधित विश्लेषण में बताया गया है वीओसीपीटी ने कंपनी अधिनियम के मुताबिक मूल्यहास लागू करते हुए शुद्ध अचल परिसंपत्ति और मूल्यहास हेतु परिकलन प्रस्तुत किया है, जिस पर विश्वास किया गया है।
- (घ). वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2013-14 हेतु अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय, वर्ष 2012-13 के वास्तविकों से 3.5% वृद्धि दर्शाता है और बाद के दो वर्षों 2014-15 और 2015-16 के अनुमानों के परिकलन के लिए उनसे क्रमशः पिछले वर्ष के अनुमानों में 6% वार्षिक वृद्धि की गई है। जैसाकि विगत अवधि के विश्लेषण में बताया गया है, वर्ष 2012-13 हेतु दिखाए गए वित्त एवं विविध व्यय में सेवानिवृत्तों को भुगतान की गई सारांशिकृत बकाया भी सम्मिलित है। विगत अवधि के विश्लेषण में दिये गए कारणों से सेवानिवृत्तों को किया गया सारांशिकृत बकाया को एक समय का भुगतान होने के कारण निकाल दिया गया है। इसलिए, वर्ष 2013-14 के अनुमान प्राप्त करने हेतु विगत अवधि विश्लेषण में विचार किये गये वर्ष 2012-13 के अनुमेय वित्त एवं विविध व्यय में 7% की वृद्धि की गई है। बाद के 2014-15 और 2015-16 वर्षों के लिए, जैसाकि अन्य लागत मदों के अनुमानन में किया गया है, 6% वार्षिक की वृद्धि अनुमोदित की गई है।
- (xxxvi). वीओसीपीटी द्वारा 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों हेतु कंपनी अधिनियम में प्रदत्त मूल्यहास दर अपनाते हुए प्रस्तुत शुद्ध अचल परिसंपत्ति प्रशुल्क मार्गदर्शी के अनुरूप है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत, शुद्ध अचल परिसंपत्ति के मूल्य पर विश्वास किया गया और उसे स्वीकार किया गया है, जैसाकि 2012-12 और 2012-13 की विगत अवधि हेतु किया गया है।
- (xxxvii). शुद्ध अचल परिसंपत्तियों के अलावा, वीओसीपीटी ने नियोजित पूंजी परिकलन में 2013-14 से 2015-16 तक के प्रत्येक वर्ष हेतु ₹457.13 लाख कार्यकारी पूंजी पर विचार किया है। तथापि, वीओसीपीटी ने कार्यकारी पूंजी की प्राप्ति हेतु कोई विस्तृत परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है। चालू परिसंपत्तियों पर, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्ड के अनुसार, विचार किया गया है और वर्ष 2012-13 में दी गई वास्तविक चालू देनदारियों पर विचार करते हुए वर्ष 2012-13 की कार्यकारी पूंजी नकारात्मक है। 2012-13 के वास्तविकों के आधार पर, 2013-14 से 2015-16 के वर्षों की कार्यकारी पूंजी का अनुमानन भी शून्य मान लिया गया है।
- इस प्रकार, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिकलन में वीओसीपीटी द्वारा 2013-14 से 2015-16 के वर्षों हेतु प्रस्तुत शुद्ध अचल परिसंपत्तियों का मूल्य पर ही नियोजित पूंजी के रूप में विचार किया गया है। संशोधित नियोजित पूंजी पर 16% का प्रतिलाभ अनुमत किया जाता है।
- (xxxviii). वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 में राज्य कर्मचारी बीमा (ईएसआई) को किये गये घाटे के भुगतान की मद में, व्यय के एक भाग के रूप में वसूली करने हेतु 2012-13 से 2015-16 प्रत्येक वर्ष में ₹42.20 लाख का समायोजन दर्शाया है। वीओसीपीटी ने स्पष्टीकरण दिया है कि यह भुगतान, 2000 में टीपीटी सीएचएलपी के गठन से पहले की अवधि में भारतीय राज्य कर्मचारी बीमा निगम द्वारा किए गए दावे के संदर्भ में उत्पन्न हुआ है और वर्ष 2011-12 के वार्षिक लेखा में प्रदर्शित देयता ₹211.11 लाख का प्रतिनिधित्व करता है। पिछले वर्षों में इसकी व्यवस्था नहीं की गई थी। इसलिए, वीओसीपीटी ने 2012-13 से प्रारंभ करते हुए आगामी पांच वर्षों हेतु इसे विस्तारित करना प्रस्तावित किया है और टीपीटी सीएचएलपी (अब सीएचडी) के गठन से संबंधित व्ययों और देयता की प्रकृति पर विचार करते हुए इसे अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। इस प्रकार, वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 में कर्मचारी राज्य बीमा (ईएसआई) को किये गये घाटे के भुगतान की मद में 2012-13 से 2015-16 वर्षों के व्यय के जरिए प्रत्येक वर्ष वसूलने हेतु ₹42.20 लाख का समायोजन दर्शाया है।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि धारा 2.5.2. अनुबंध करती है कि मजदूरी / पेंशन बकाया, वीआरएस क्षतिपूर्ति, विगत देयताओं हेतु पेंशन निधि अंशदान इत्यादि जैसे एक समय के व्यय प्रशुल्क निर्धारण के दौरान लागत के रूप में स्वीकार्य नहीं किए जाएंगे। जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा बताया गया है, वर्ष 2011-12 में ईएसआई को किया गया भुगतान 2000 में टीपीटी सीएचएलपी के गठन से पहले की अवधि हेतु किए गए दावे से संबंधित है। इसका स्वभाव, वर्ष 2000 से पहले की अवधि हेतु किए गए दावे के संवांध में वर्ष 2011-12 में वीओसीपीटी द्वारा ईएसआई को किया गया एक समय का भुगतान जैसा मालूम होता है। इसलिए, प्रशुल्क में इस मद को व्यय के रूप में निरन्तर सम्मिलित किए जाने हेतु अनुमति देना उचित नहीं होगा। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा 2012-13 से 2015-16 के वर्षों हेतु व्यय के रूप में विचार की गई इस मद को प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में गिना नहीं गया है। 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 2.5.2., एक समय के व्यय का भुगतान, विशिष्ट रूपसे उद्दिष्ट निधि छोड़कर संचित अधिशेष / आरक्षित से करने की व्यवस्था करती है। इस संबंध में वीओसीपीटी, यदि आवश्यक हो तो, प्रशुल्क मार्गदर्शियों में उपलब्ध विकल्प पर सोचविचार कर ले।

(xxxix). (क). जैसाकि इसके पहले बताया गया है, वीओसीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में सीएचडी से श्रमिक तैनाती हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित लेवी के अलावा परिकलित मजदूरी की पृथक वसूली को बंद कर देना प्रस्तावित किया है। इस संशोधन पर गौर करते हुए, प्रचलित व्यवस्था के अंतर्गत अलग से वसूल की जाने वाली परिकलित मजदूरी को कम किया जाना अनुमानित नहीं किया गया है। कुल मजदूरी व्यय में शामिल है होगी और लेवी का निर्धारण सीएचडी के समग्र व्यय पूरा करने हेतु किया गया है।

2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.7.2. अनुबंध करती है कि जहां स्टीवेडोरिंग गतिविधि पत्तन द्वारा एक पृथक गतिविधि के रूप में प्रदान की गई है, वहाँ लेवी प्रतिटन आधार पर प्रादान की जाएगी। जहाँ ऑन-बोर्ड श्रमिक उपलब्ध कराए जाएंगे केवल वहाँ ही मजदूरी के साथ लेवी की व्यवस्था लागू होगी। चूंकि वीओसीपीटी के सीएचडी प्रभाग का पत्तन में दिसंबर 2009 में विलय हो चुका है और अब यह एक पृथक प्रभाग के रूप में संचालित किया जा रहा है, सीएचडी के समग्र व्यय के भुगतान की वसूली प्रतिटन लेवी के माध्यम से करने हेतु प्रस्तुत प्रस्ताव, 2005 प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप पाया गया है। कांडला पत्तन न्यास में भी, सीएचएलपी से श्रमिकों की तैनाती हेतु प्रदत्त लेवी में सब कुछ शामिल है और सीएचडी से श्रमिक तैनाती हेतु अलग से मजदूरी की वसूली नहीं की जा रही है। वीओसीपीटी द्वारा अपनाई गई नई कार्यनीति उपयोक्ताओं को भी परिचालित की गई थी। हालांकि सीएचडी लेवी में प्रस्तावित तीव्र वृद्धि पर कुछ उपयोक्ताओं ने आपत्ति अवश्य जताई थी, किंतु वीओसीपीटी द्वारा मजदूरी की वसूली रोकने और एकीकृत लेवी प्रस्तावित करने हेतु प्रस्तावित कार्यनीति पर कोई सीधा विरोध व्यक्त नहीं किया गया है। सीएचडी से श्रमिकों की तैनाती हेतु परिकलित मजदूरी की पृथक वसूली बंद करते हुए और समेकित प्रतिटन लेवी प्रदान किए जाने का वीओसीपीटी का प्रस्ताव 2005 के मार्गदर्शियों के अनुबंध के अनुरूप पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया गया है। वीओसीपीटी द्वारा पृथक मजदूरी वसूली तत्त्व बंद करने हेतु दिया गया प्रस्ताव स्वीकार कर लिया गया है।

(ख). जैसाकि इसके पहले कहा गया है, इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी के प्रचलित दरमान की, जिसमें सीएचडी लेवी भी शामिल है, वैधता को 31 मार्च 2013 के आगे 30 जून 2014 तक विस्तार प्रदान कर दिया है। इसका मतलब, वीओसीपीटी ने, प्रचलित व्यवस्था के अनुसार सीएचडी से श्रमिक तैनाती हेतु मजदूरी की अलग से वसूली विस्तारित अवधि के दौरान जारी राखी होगी। इसके अलावा, वीओसीपीटी अनुमोदित की जाने वाली दर कार्यान्वित किए जाने तक प्रचलित दर से प्रतिटन सीएचडी लेवी की वसूली भी करता रहा होगा। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा वसूल की गई लेवी को वर्ष 2013-14 और वर्ष 2014-15 में 30 सितंबर 2014 तक, अर्थात् उस समय तक जब अनुमोदित आदेश का कार्यान्वयन किए जाने हेतु अपेक्षित है, लेखा में लेना होगा। स्टीवेडोर्स से मजदूरी की वसूली कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों में तैनात किए गए श्रमिक गैंगों के खाते में की जाएगी। इस मद में वृद्धि यातायात में वृद्धि के खाते में / के नाम में और अनुमत वार्षिक वृद्धि मजदूरी लागत में होगी। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत मजदूरी वसूली के संबंध में अनुमानों के अभाव में, वर्ष 2012-13 में वीओसीपीटी द्वारा वसूली गई वास्तविक मजदूरी को आधार के रूप में लिया गया है और 2013-14 और 2014-15 के वर्षों के दौरान सीएचडी के लिए अनुमानित यातायात में वृद्धि के लिए उचित रूप से समायोजित किया गया है। इसके अलावा, मजदूरी लागत में अनुमत वृद्धि के कारण, मजदूरी वसूली में, वर्ष 2013-14 में 7% और 2014-15 में 6% उपयुक्त वृद्धि अनुमोदित की गई है। यह बताना प्रासंगिक

है कि वर्ष 2014-15 में 1 अप्रैल 2014 से 30 सितंबर 2014 तक की छः माह अवधि हेतु मजदूरी वसूली और लेवी यथानुपात अनुमानित किए गए हैं।

तदनुसार, हमारे द्वारा तैयार की गई लागत विवरणी में सीएचडी से राजस्व आवश्यकता का परिकलन करते समय अनुमानित मजदूरी वसूली, वर्ष 2013-14 में ₹2,511.05 लाख और 2014-15 के छः महीनों के लिए यथानुपात ₹1,397.42 लाख समायोजित की गई है।

- (ग). चूंकि वीओसीपीटी द्वारा प्रचलित लेवी की वसूली विस्तारित अवधि में भी की गई होगी, इसलिए वर्ष 2012-13 के वास्तविकों को आधार मानते हुए यातायात वृद्धि हेतु यथानुपात समायोजन करते हुए, 2013-14 और 2014-15 के लिए 30 सितंबर 2014 तक प्रचलित आय के जरिए प्राप्त होने वाली आय भी अनुमानित की गई है। लेवी का आकलन करने के लिए सीएचडी से राजस्व आवश्यकता का निर्धारण करते समय समरूप समय के लिए प्रचलित दर पर लेवी से, इस प्रकार, अनुमानित आय ₹2486.44 लाख और ₹1305.40 लाख समायोजित की गई है।

- (xL). वीओसीपीटी ने तीन कार्गो मदों यथा मुख्य पूल कार्गो, कोयला पोतघाट पर कोयला और नमक के लिए लेवी निर्धारण हेतु औसत अनुमानित व्यय और आरओसीई को यथानुपात बांटा है। तथापि, ट्रांसिट शेड्स पर सी एवं एफ प्रचालन और भंडारण गृह और झोन बी जैसे अन्य मदों के लिए इस प्रकार का यथानुपात व्यय आबंटन नहीं किया गया है। इन मदों हेतु लेवी को प्रचलित स्तर पर जारी रखना प्रस्तावित है। इस प्राधिकरण ने सीएचडी दरों के पिछले संशोधन के दौरान अपनी लेवी की की अगली समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करते समय वीओसीपीटी को सलाह दी थी कि वह पारगमन शैडों में सी एंड एफ प्रचालनों, भरने तथा खाली करने सेमत भांडारण गुरुहों और झोन बी के लिए श्रमशक्ति तैनाती की आय और व्यय आबंटित करते हुए वैज्ञानिक तरीकों से दर प्राप्त करे। वीओसीपीटी ने स्पष्टीकरण दिया है कि पारगमन शैडों पर सी एवं एफ प्रचालन के लिए और झोन-बी के लिए श्रमिक तैनाती की घटनाएं बहुत कम हैं और उनका प्रभाव नगण्य है और इसलिए इसका पहले से अंदाज लगाने में असमर्थता जताई और इसलिए इसने अपना प्रस्ताव स्वीकार करने हेतु अनुरोध किया है। तथापि, हमारे अनुरोध पर वीओसीपीटी ने पारगमन शैडों में सी एवं एफ प्रचालनों के लिए और झोन बी पर श्रमिक तैनाती के जरिए वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान अर्जित आय ₹183.85 लाख और ₹160.32 लाख प्रस्तुत की है। तथापि, वीओसीपीटी ने वर्ष 2013-14 में इन दो मदों की आय ₹68.84 लाख तक घटने का अनुमान लगाया है। पत्तन ने पिछले दो वर्षों के वास्तविकों की तुलना में इन मदों हेतु वर्ष 2013-14 की आय में तीव्र कमी हेतु कोई विशिष्ट कारण नहीं बताया है। इस विश्लेषण के उद्देश्य से यह मानना अतार्किक नहीं है कि इन दो मदों की वर्ष 2012-13 की लेवी आय, वर्ष 2013-14 में भी मिलती रहेगी। इस प्रकार, पारगमन शैडों झोन – बी पर सी एवं एफ प्रचालनों के जरिए सीएचडी लेवी से वर्ष 2013-14 में प्राप्त होने वाली आय का अनुमान ₹160.32 लाख विचार किया गया है। अगले दो वर्षों 2014-15 और 2015-16 किसी अनुमान के अभाव में, वर्ष 2013-14 के बराबर के स्तर की आय पर विचार किया गया है। इन दो मदों से अनुमानित राजस्व, मुख्य पूल कार्गो, कोयला पोत घाट पर कोयले और नमक के लिए प्रस्तावित लेवी के परिकलन के लिए राजस्व आवश्यकता में से घटाया गया है क्योंकि इन दो मदों के लिए पत्तन द्वारा परिगणित लेवी का निर्धारण, व्यय के आबंटन के आधार पर और यातायात प्रक्षेपण के लिए नहीं किया गया है। कंटेनर भरने और खाली करने के संबंध में, वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है की सीएचडी में ऐसा कोई प्रचालन नहीं किया जाता है, इसलिए, इससे कोई आय नहीं होती है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण पर विश्वास किया गया है।

- (xLi). (क). वीओसीपीटी ने 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों की राजस्व आवश्यकता (अर्थात व्यय और आरओसीई) ₹7,963.36 लाख प्रतिवर्ष के संदर्भ से प्रतिटन लेवी परिगणित की है।
- (ख). जैसाकि इसके पहले कहा गया है, वीओसीपीटी के दरमान को 31 मार्च 2013 के आगे प्रदत्त विस्तारित वैधता इस शर्त के अधीन थी कि 1 अप्रैल 2013 के बाद की अवधि में स्वीकार्य लागत और अनुमेय प्रतिलाभ से अधिक वीओसीपीटी द्वारा अर्जित अतिरिक्त अधिशेष को निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। सीएचडी की लागत स्थिति वर्ष 2013-14 हेतु प्रचलित लेवी दर पर ₹1,185.79 लाख का अनुमानित घाटा प्रदर्शित करती है। अंततोगत्वा, सीएचडी लेवी प्राप्त करने हेतु वर्ष 2013-14 का अनुमानित घाटा एवं 2014-15 और 2015-16 वर्षों की अनुमानित राजस्व आवश्यकता का पूर्णयोग ₹11,156.19 लाख पर विचार किया गया है।
- (ग). चूंकि अनुमोदित संशोधित सीएचडी लेवी 1 अक्तूबर 2014 से लागू हो जाने की उम्मीद है। वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 के लिए, आनुपातिक रूप से अक्तूबर 2014 से अनुमानित और वर्ष 2015-16 के लिए

हुक-शिफ्ट और टनभार के अनुमानों पर विचार किया गया है। अनुमानित राजस्व आवश्यकता, (कार्गोवार) हुक-शिफ्टों के अनुपात में कार्गो मर्दों को आबंटित किया गया है और अनुमानित मात्रा के लिए कार्गो की प्रतिटन लेवी का परिगणन किया गया है। लेवी का परिगणन, वीओसीपीटी द्वारा पालन की गई विधि के अनुरूप है। वीओसीपीटी सीएचएलडी के लिए लेवी का परिगणन दर्शाने वाली विवरणी संलग्नक-V पर दी गई हैं।

- (घ). संशोधित परिकलन के अनुसार, मुख्य पूल कार्गो (अर्थात् कोयला जेट्टी I पर कोयला और नमक को छोड़कर), कोयला जेट्टी - II पर कोयला और नमक हेतु प्रतिटन लेवी, अलग-अलग इन्हीं कार्गो मर्दों हेतु वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹61.30 प्रतिटन ₹39.24 प्रतिटन और ₹63.93 प्रतिटन के मुकाबले ₹46.03 प्रतिटन ₹33.74 प्रतिटन और ₹100.85 प्रतिटन परिगणित हुई है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि संशोधित परिकलन के अनुसार प्राप्त दर के आधार पर, नमक के लिए लेवी, प्रचलित दर ₹18 प्रतिटन के मुकाबले, ₹100.85 प्रतिटन है। यहाँ यह बताना उचित होगा कि वीओसीपीटी के परिकलन के अनुसार भी नमक की लेवी ₹116.78 प्रतिटन परिगणित हुई है किन्तु वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित नमक पर लेवी ₹63.93 प्रतिटन ही है। पत्तन ने अपने परिकलनों के अनुसार प्राप्त किये गए स्तर से कमतर दर प्रस्तावित करने हेतु कोई विशिष्ट कारण प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान वीओसीपीटी ने कहा था कि कम कीमत वाला कार्गो होने के कारण लेवी में तीव्र वृद्धि को नमक अपने में समा नहीं सकेगा और इसलिए उस समय प्रचलित लेवी को ही बरकरार रखने हेतु प्रस्ताव किया गया था। नमक का यातायात, वीओसीपीटी सीएचडी द्वारा प्रहस्तित किए जाने हेतु अनुमानित कुल कार्गो का केवल 1%, नगण्य पाया गया है।

यह माना जा रहा है कि इन्हीं कारणों से वीओसीपीटी ने अपने लागत परिकलनाओं के जरिए प्राप्त किये गये स्तर से कम लवण लेवी प्रस्तावित की है। तथापि, यह स्वीकार करते हुए कि हमारे परिकलनों में प्राप्त की गई दर ₹100.85 प्रतिटन वीओसीपीटी द्वारा परिकलित दर ₹116.88 प्रतिटन से 13.64% निचले स्तर पर है, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत दर को उपयुक्त रूप से 13.64% कम कर दिया गया है ताकि वीओसीपीटी के परिकलनों के मुकाबले हमारे द्वारा प्राप्त की गई दर में आई कमी लागू की जा सके। तदनुसार, नमक की प्रतिटन लेवी वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹63.93 के मुकाबले ₹55.24 प्रतिटन तक अनुमोदित की गई है। नमक का यातायात वीओसीपीटी सीएचडी द्वारा प्रहस्तित किये जाने हेतु अनुमानित कुल कार्गो के 1% तक नगण्य पाया गया है और सीएचडी का व्यय में इसका योगदान, राजस्व के जरिए, 2% से कम है। और इसलिए यद्यपि नमक के लिए अनुमोदित दर परिगणना के अनुसार परिकलित स्तर से कम है। वीओसीपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यनीति का अनुपालन करते हुए, जैसाकि नामक एक कम मूल्य वाला कार्गो है, इसका राजस्व पर कोई उल्लेखनीय प्रभाव नहीं पड़ेगा।

- (ङ). इस प्रकार, परिकलनों के अनुसार प्राप्त की गई दर के आधार पर और उपरोक्त विक्षेपण के आधार पर लेवी, मुख्य कार्गो पर (पोटघाट-II पर कोयला और नमक छोड़कर) ₹46.03 प्रतिटन, कोयला पोटघाट - II पर कोयले हेतु ₹33.74 प्रतिटन और नमक हेतु ₹55.24 प्रतिटन अनुमोदित की गई है। प्रचलित लेवी की तुलना में इन कार्गो हेतु लेवी में वृद्धि प्रतिशत के रूप में 167%, 223% और 207% तक परिगणित होती है। लेवी में यह वृद्धि बहुत अधिक दिखाई पड़ती है। इसका मुख्य कारण, वर्तमान प्रक्रिया में वीओसीपीटी ने मजदूरी की वसूली लेवी के भाग के रूप में करना प्रस्तावित किया है, इसके विपरीत वर्तमान प्रणाली में, श्रमिकों की तैनाती के लिए स्टीवेडोरों से मजदूरी, लेवी की वसूली के अलावा, अलग से वसूल की जाती है। संशोधित लेवी के कार्यान्वयन के बाद उपयोक्ताओं को कामकाज की मजदूरी (वर्कड वेजेस) अलग से भुगतान नहीं करनी पड़ेगी।

- (च). इस संदर्भ में, वीओसीपीटी ने दिनांक 28 अगस्त 2013 के अपने प्रस्ताव में यह बताते हुए एक नोट प्रस्तावित किया है कि वसूली हेतु प्रस्तावित सीएचडी लेवी से अधिक वास्तविक नियोजन हेतु कोई कामकाज की मजदूरी (वर्कड वेजेस) प्रभार्य नहीं होगी। यह नोट इस स्थिति को स्पष्ट करता है कि कामकाजी मजदूरी (वर्कड वेजेस) की वसूली अलग से नहीं की जाएगी और इसलिए वीओसीपीटी का प्रस्ताव के अनुसार नोट की, भाषा में कुछ छोटे छोटे बदलाव करते हुए इसे अनुमोदित किया गया है।

- (छ). वीओसीपीटी ने अपने प्रारंभिक/मूल प्रस्ताव में पारगमन शैड में सी एवं एफ प्रचालन और भंडारण गृह और झोन बी में कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रचलित लेवी ₹10/- प्रतिटन को बरकरार रखने हेतु प्रस्तावित किया है।

तदनंतर, इसने दिनांक 28 अगस्त 2013 के इससे पहले के संशोधित प्रस्ताव के जरिए सीएचडी लेवी की दर संशोधित करते हुए मुख्य पूल के कार्गो हेतु प्राप्त किये गये प्रतिशत के आधार पर झोन बी में सी एवं एफ़ प्रचालनों की दर, ₹34.10 प्रतिटन प्रस्तावित की है जिसमें फ़िरसे संशोधन कर उसे ₹34.54 प्रतिटन किया गया है। जैसाकि इसके पहले बताया गया है, वीओसीपीटी ने, इन मदों हेतु लागत परिकलन तैयार करने में अपनी असमर्थता यह कारण बताते हुए व्यक्त की है कि ये गतिविधियां अनिश्चित स्वभाव की हैं और इसका प्रहस्तन अलग-अलग प्रकार का होता है और इन मदों का प्रहस्तन कभी कभी ही होता है, उपयोक्ताओं की ओर से भी इन दो मदों में प्रस्तावित वृद्धि पर कोई प्रत्यक्ष विरोध नहीं है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत परिकलनों के अभाव में, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए और यह स्वीकार करते हुए कि इन दो मदों हेतु प्रस्तावित वृद्धि पर उपयोक्ताओं की ओर से कोई विरोध नहीं है, वीओसीपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यनीति के अनुसार मुख्य पूल कार्गो लेवी का 167% की प्रतिशत वृद्धि प्रयोग करते हुए सी एवं एफ़ पारगमन शैडों और भंडारण गृह और झोन बी में कार्गो प्रहस्तन हेतु लेवी ₹26.69 प्रतिटन तक अनुमोदित की जाती है। पत्तन को सलाह दी गई है कि लेवी की आगामी समीक्षा हेतु अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, इन सेवाओं के लिए श्रमशक्ति तैनाती के लिए आय और व्यय आबंटित करते हुए इन सेवाओं की दर वैज्ञानिक / तार्किक आधार पर प्राप्त करें।

- (ज). कंटेनर भरने और खाली करने के लिए सीएचडी से तैनाती की प्रचलित लेवी, समय दर मजदूरी (टाइम रेट वेजेस) का 200% है। प्रारंभ में वीओसीपीटी ने इस मद हेतु प्रचलित प्रशुल्क को जारी रखने हेतु प्रस्तावित किया था। अगस्त 2013 के संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने कंटेनर भरने और खाली करने हेतु लेवी, मुख्य पूल कार्गो की लेवी अर्थात् कार्गो पोटघाट- II पर कोयला और नमक को छोड़कर, के बराबर प्रस्तावित की है। वीओसीपीटी ने तर्क दिया है कि जैसाकि कंटेनर के अंदर रखा गया कार्गो सामान्य कार्गो संवर्ग के अन्तर्गत आता है तदनुसार, कोयला पोटघाट - II पर कोयला और नमक को छोड़कर अन्य कार्गो पर प्रभावी दर प्रस्तावित की गई है। वीओसीपीटी के संदर्भित प्रस्ताव पर किसी भी उपयोक्ता ने प्रत्यक्ष विरोध प्रकट नहीं किया है। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य पर गौर करते हुए, कंटेनर भरने और खाली करने के लिए प्रस्तावित लेवी, मुख्य कार्गो पूल हेतु प्राप्त संशोधित लेवी के बराबर, अनुमोदित की जाती है।
- (xLii). सरकार द्वारा विचार की गई तटीय रियायत नीति के अनुसार, पोत और तट के बीच कार्गो की हलचल तटीय रियायत की पात्र है और इसके प्रतिरूप की दर से 60% से अधिक नहीं होनी चाहिए। तापीय कोयला, पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं के अलावा शेष तटीय कार्गो हेतु रियायत प्रशुल्क लागू होगा। देखा गया है कि प्रचलित दरमान के अध्याय - VI के अन्तर्गत सीएचडी लेवी से संबंधित अनुसूची में तटीय कार्गो हेतु पृथक रियायत दर प्रदान नहीं की गई है। वीओसीपीटी से यह सुनिश्चित किया गया है कि वीओसीपीटी द्वारा सीएचडी के जरिए प्रहस्तित समस्त कार्गो विदेशी कार्गो है। तापीय कोयले का प्रहस्तन कोला पोटघाट-II पर किया जाता है और तटीय रियायत नीति के अनुसार तापीय कोयला तटीय रियायत का पात्र नहीं है। हालांकि, दरमान के 1.2. सामान्य नियम एवं शर्त के अन्तर्गत सामान्य नोट (xiv), पात्र तटीय कार्गो पर लागू होने वाली तटीय रियायत से संबंधित नोट्स प्रदान करता है, यह उचित होता कि तटीय कार्गो हेतु दर, मुख्य पूल कार्गो, नमक, कोयला पोटघाट पर कोयले हेतु परिगणित किया गया लेवी के 60% तक अलग से प्रदान की जाती हैं। कोयला पोटघाट पर कोयले के लिए कार्गो के लिए तटीय दर तापीय कोयला को छोड़कर कोयले हेतु प्रदात है और तापीय कोयला की दर इसके विदेशी प्रतिरूप की दर ही प्रदान की गई है। संशोधित दरमान में सीएचडी से संबंधित अनुसूची में उपयुक्त संशोधन / फेरबदल किया गया है। पत्तन से मांगी गई स्थिति के अनुसार तटीय कार्गो हेतु पृथक दर निर्धारित किए जाने से राजस्व पर कोई प्रभाव नहीं होगा।
- (xLiii). वीओसीपीटी ने यह बताते हुए एक नोट प्रस्तावित किया है कि लेवी का 50% स्टीवेडॉरिंग लेवी के रूप में वसूल किया जाएगा और 50% समुद्र-तट लेवी के रूप में लगाया जाएगा। वीओसीपीटी ने प्रस्तावित नोट को शामिल करने के पीछे का कारण नहीं बताया है। चूंकि फिलहाल भी सीएचडी लेवी की वसूली की जा रही है, प्रस्तावित नोट हेतु पत्तन से कोई स्पष्टीकरण नहीं दिये जाने पर लेवी वसूली की प्रचलित पद्धति जारी रहने दी जाए।
- (xLiv). (क). पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण ने पांच वर्षों के लिए 31 मार्च 2011 के वीमांककी मूल्यांकन के आधार पर '9 प्रति मीट्रिक टन की दर से पेंशन लेवी को पेंशन निधि की घाटा पूरा करने हेतु इस शर्त के अधीन अनुमोदित किया था कि अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान इसकी समीक्षा की जाएगी। वर्तमान प्रस्ताव में,

बीओसीपीटी ने 31 मार्च 2013 के पेंशन निधि की स्थिति के बीमांककी मूल्यांकन के आधार पर लेवी को बढ़ाकर ₹30.15 प्रतिटन करने हेतु प्रस्तावित किया है।

- (ख). पत्तन ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के सीएचडी के संपरीक्षित वार्षिक लेखा प्रस्तुत किये हैं जिसमें संपरीक्षित पेंशन और अनुदान निधि की स्थिति प्रदत्त थी। सीएचडी के वार्षिक लेखा में 31 मार्च 2013 तक प्रदर्शित पेंशन निधि और अनुदान निधि की शेष स्थिति क्रमशः ₹80.83 करोड़ और ₹20.00 करोड़ हैं।
- (ग). बीओसीपीटी ने वर्ष के अंत 31 मार्च 2013 को पेंशन फंड और ग्रेच्युटी फंड का क्रमशः ₹272.39 करोड़ और ₹40.25 करोड़ पर बीमांककी मूल्यांकन प्रस्तुत किया है जिसको भारतीय जीवन बीमा निगम की बीमांककी की रिपोर्ट की एक प्रति से समर्थन दिया गया है जैस्पर विश्वास किया गया है। 31 मार्च 2013 को पेंशन और अनुदान निधि का जमाशेष और 31 मार्च 2013 को बीमांककी मूल्यांकन पर विचार करते हुए, पत्तन ने पेंशन निधि और उपदान निधि का घाटा क्रमशः ₹191.56 करोड़ और ₹20.25 करोड़ पर निर्धारित किया है जिसका कुल योग ₹211.81 करोड़ है। पत्तन ने इस घाटे को पांच वर्षों की अवधि के दौरान अर्थात् ₹4,236.20 लाख प्रतिवर्ष वसूल करना प्रस्तावित किया है। सीएचडी के वार्षिक औसत टनभार 140.50 लाख टन पर विचार करते हुए, बीओसीपीटी ने ₹30.15 प्रतिटन की पेंशन निधि लेवी का प्रस्ताव दिया है। पेंशन निधि लेवी में वृद्धि 235% परिगणित होती है। तमिल नाडू विद्युत बोर्ड और टूटिकोरिन थर्मल पावर स्टेशन इत्यादि., जैसे बहुत सारे उपयोक्ताओं ने सीएचडी के पेंशन निधि घाटे की वसूली 10 वर्ष की लंबी अवधि में बांटने का अनुरोध किया है। तथापि, पत्तन ने उपयोक्ताओं के अनुरोध को नहीं माना है और पांच वर्ष की अवधि में ही पेंशन निधि घाटे की वसूली पर ज़ोर दिया है। यह तो स्वीकार करना ही होगा कि बीओसीपीटी से सीएचडी के विलय वाले दिनांक 27 जुलाई 2011 के संज्ञौता जापन के मुताबिक सीएचडी को यातायात विभाग के एक प्रभाग के रूप में काम करना होगा और विलय के कारण बीओसीपीटी पर कोई अतिरिक्त वित्तीय देनदारी नहीं लादेगी। कथित समज्ञौता जापन के अनुसार, पेंशन देयताओं का भुगतान दायित्व निभाने हेतु पेंशन निधि के सशक्तीकरण के जरिए, करना होगा। इस प्रकार पेंशन /उपदान निधि को समृद्ध बनाने के लिए, पेंशन /उपदान निधि के घाटे की वसूली पांच वर्षों के भीतर किए जाने हेतु बीओसीपीटी द्वारा किया गया प्रस्ताव स्वीकार कर लिया गया है। इस प्रकार पेंशन / उपदान निधि घाटे को पांच वर्षों में बाँटने से वार्षिक वसूली ₹42.36 करोड़, जैसाकि बीओसीपीटी द्वारा निर्धारित की गई है, परिगणित होती है। यह स्वीकार करते हुए कि अनुमोदित आदेश को क्रियान्वयन तक अर्थात् 1 अक्टूबर 2014 तक, वर्तमान चक्र का केवल डेढ़ वर्ष ही बाकी रहेगा, डेढ़ वर्ष हेतु यथानुपात निर्धारित पेंशन / उपदान निधि घाटा अर्थात् ₹63.54 करोड़ की वसूली हेतु वर्तमान प्रशुल्क चक्र में विचार किया गया है शेष बचे को अनुवर्ती प्रशुल्क चक्रों में बाँट दिया जाएगा।
- (घ). बीओसीपीटी ने 2012-13 से 2015-16 की अवधि हेतु 140.50 लाख प्रतिवर्ष औसत टनभार पर विचार किया है। हमारे विश्लेषण में, वर्तमान प्रशुल्क चक्र के डेढ़ वर्ष अर्थात् 1 अक्टूबर 2014 से 31 मार्च 2016 के लिए बीओसीपीटी द्वारा अनुमानित कुल यातायात, 253.18 लाख टन पर ही विचार किया गया है।
- (ङ). उपरोक्त विश्लेषण के अधीन, पेंशन निधि लेवी से संबंधित विवरणी संशोधित की गई है। बीओसीपीटी द्वारा पेंशन निधि लेवी हेतु प्रस्तुत परिकलन और हमारे संशोधन नीचे तालिका में दिए गए हैं:

(₹ लाख में)

क्रम. सं.	विवरण	बीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान			संशोधित अनुमान
		पेंशन	उपदान	कुल	पेंशन एवं उपदान निधि की कुल स्थिति
(क)	बीमांककी मूल्यांकन के अनुसार 31 मार्च 2013 तक पेंशन एवं उपदान निधि देयता	27,239.00	4,025.00	31,264.00	31,264.00
(ख)	31 मार्च 2013 तक पेंशन एवं उपदान निधि में जमा	8,083.00	2,000.00	10,083.00	10,083.00
(ग)	पेंशन एवं उपदान निधि में घाटा (क-ख)	(19,156.00)	(2,025.00)	(21,181.00)	21,181.00
(घ)	बीओसीपीटी द्वारा पांच वर्षों में बाँटा गया पेंशन एवं उपदान निधि घाटा – प्रति वर्ष वसूली			(4,236.20)	(4,236.20)
(ङ)	वर्तमान चक्र में अर्थात् 2014-15 अक्टूबर के आगे 2015-16 तक			--	6,354.30

	1.5 वर्ष की अनुपातिक हिस्सेदारी				
(च)	बीओसीपीटी द्वारा विचार किया गया कुल टनभार [संशोधित अनुमानों में 1 अक्टूबर 2014 से 31 मार्च 2016 का कुल टनभार पर विचार किया गया है] (लाख टन में)			140.50	253.18
(छ)	पेंशन निधि लेवी ₹ प्रतिटन में			30.15	25.10

(च). बीमांककी मूल्यांकन के मुकाबले पेंशन निधि स्थिति में कमी के कारण, पेंशन निधि लेवी जारी रखना आवश्यक है। पत्तन द्वारा बताई गई पेंशन निधि में घाटे की स्थिति के आधार पर और उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर, प्रचलित पेंशन निधि लेवी ₹9 प्रतिटन को, बीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित '30.15 प्रतिटन के मुकाबले ₹25.10 प्रतिटन तक बढ़ा दिया गया है। इस प्रशुल्क चक्र के अंत में समीक्षा के बाद अनुवर्ती /आगामी अवधि हेतु लेवी की मात्रा निर्धारित की जाएगी। कथित नोट भी पेंशन निधि लेवी हेतु प्रासंगिक अनुसूची में शामिल किया गया है।

(xLv). जैसाकि सीएचडी के पिछले संशोधन के दौरान पत्तन द्वारा स्वीकार किया गया है, पत्तन को सलाह दी गई थी कि अगले प्रशुल्क चक्र में लेवी की समीक्षा के दौरान उत्पादकता से जुड़ी स्लाइडिंग दर प्रस्तावित की जाए। तथापि, पत्तन ने स्लाइडिंग दर प्रदान नहीं की है। पत्तन ने स्पष्ट करना चाहा कि कोयला पोटघाट II पर कोयला, नमक और अन्य बल्क एवं ब्रेक-बल्क कार्गो के सीएचडी द्वारा कार्गो प्रहस्तन की प्रकृति और विशाल घाटे के संदर्भ पर विचार करते हुए, वह कार्गो संबंधी प्रभारों हेतु स्लाइडिंग मानक प्रस्तुत करने की स्थिति में नहीं है। बीओपीसीटी से इस अनुरोध किया गया है कि इस संबंध में एक अध्ययन करें और कम से कम अगले प्रशुल्क संशोधन के दौरान उत्पादकता से जुड़ी स्लाइडिंग दरें प्रस्तावित करें।

(xLvi). प्रशुल्क मार्गदर्शी 3 वर्ष के प्रशुल्क वैधता चक्र का अनुबंध करते हैं। हालांकि लेवी निर्धारण हेतु तीन वर्ष अर्थात 2013-14 से 2015-16 तक की लागत स्थिति पर विचार किया गया है, प्रदत्त प्रशुल्क खंडित (truncated) प्रशुल्क वैधता अवधि हेतु होगा। इस विश्लेषण के उद्देश्य से विचार की गई वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2016 तक की है, इसलिए, संशोधित दरमान की वैधता भी 31 मार्च 2016 को समाप्त हो जाएगी।

20.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण बीओसीपीटी का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है। संशोधित दरमान और संशोधित दरमान के क्रियान्वयन को शासित करने वाली शर्तों की क्रियान्वयन तिथि दिनांक 4 अगस्त 2014 के पृथक आदेश में दी गई सूचना के अनुसार ही रहेगी और 31 मार्च 2016 तक वैध रहेगी।

20.2. बीओसीपीटी का प्रशुल्क, पत्तन द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में लगाए गए अनुमानों के आधार पर, जैसाकि विश्लेषण में बताया गया है, निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय ऐसा लगे कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है या इस समय स्वीकृत अनुमानों से अलग है तो यह प्राधिकरण बीओसीपीटी से यह अपेक्षा कर सकता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के जरिए पोद्भूत लाभ को पूर्णतः समायोजित करे।

20.3. इस संबंध में, बीओपीसीटी से अनुरोध किया जाता है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही पूरी होने, अर्थात 30 जून, 30 सितंबर 31 दिसंबर और 31 मार्च, के 15 दिनों के भीतर उन्हीं प्रारूपों में वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय कार्यनिष्पादनता का प्रतिवेदन (रिपोर्ट) भेजे जिनमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरणियाँ दाखिल की जाती हैं। इस प्रतिवेदन के साथ, प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के लिए कारण भी संलग्न किए जाए। यदि वास्तविकों और अनुमानों के बीच, लगातार दो तिमाही अवधियों में (+)/(-) 20% की भिन्नता पाई जाती है तो प्राधिकरण निर्धारित समीक्षा से पहले बीओसीपीटी को अपना प्रस्ताव दाखिल करने को कहेगा। यदि इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय-सीमा के भीतर बीओसीपीटी प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा की कार्यवाही अपनी ओर से ही प्रारंभ कर देगा।

टी. एस. बालासुब्रमणीयन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/ असा./ 143/2014]

अनुलग्नक - I								
वास्तविकों की तुलना में अनुमानों के आधार पर 2011-12 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास की निष्पादनता का विश्लेषण								
								(₹ लाख में)
क्र. सं.	विवरण	2011-12		2012-13		कुल		
		हमारे आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक	हमारे आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक	हमारे आदेश के अनुसार अनुमान 2011-12 से 2012-13 तक	वास्तविक 2011-12 से 2012-13 तक	% अंतर
I	कार्गो आवागमन (लाख टन में) केवल पत्तन क्षमता	187.33	185.79	196.70	190.34	384.03	376.13	-2.1%
	क्षमता	248.88	240.81	248.88	240.81	497.76	481.62	
II	प्रचालन आय							
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण सुविधा	18539.43	19915.61	20646.98	19634.52	39186.41	39550.13	0.9%
	घटाइए: एस्को खाते में जमा की 50% रॉयल्टी	4889.54	4463.52	5724.31	5055.78	10613.86	9519.30	
	(ii) पत्तन और गोदी सुविधा (निकर्षण लेवी छोड़कर)	7022.60	7766.30	7362.13	8305.64	14384.73	16071.94	11.7%
	(iii) संपदा किराया	1158.92	1136.30	1177.91	1095.81	2336.83	2232.10	
	कुल प्रचालन आय	21831.40	24354.68	23462.72	23980.20	45294.11	48334.88	6.7%
III	प्रचालन व्यय							
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण सुविधाएं	1887.94	1929.49	2001.21	1926.53	3889.15	3856.02	
	(ii) पत्तन और गोदी सुविधाएं (निकर्षण लेवी छोड़कर)	3776.19	4706.20	4002.76	5230.16	7778.94	9936.36	
	(iii) संपदा किराया	387.93	611.20	411.20	438.01	799.13	1049.21	
	उप कुल	6052.05	7246.89	6415.17	7594.70	12467.22	14841.60	19.0%
IV	मूल्यहास							
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण सुविधाएं	667.89	718.57	787.76	607.61	1455.65	1326.18	
	(ii) पत्तन और गोदी सुविधाएं (निकर्षण लेवी छोड़कर)	875.10	992.68	1129.36	854.30	2004.46	1846.98	
	(iii) संपदा किराया	33.11	36.07	63.72	29.20			
	कुल मूल्यहास	1576.10	1747.32	1980.84	1491.11	3556.94	3238.43	-9.0%
V	कुल प्रचालन व्यय (III + IV)	7628.14	8994.21	8396.01	9085.81	16024.16	18080.03	12.8%
VI	सकाल प्रचालन अधिशेष	14203.26	15360.48	15066.70	14894.39	29269.96	30254.87	3.4%

VII	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	4535.42	5075.93	4807.55	5536.39	9342.97	10612.31	13.6%
VIII	प्रचालन अधिशेष एमजीटी के बाद	9667.83	10284.55	10259.15	9358.01	19926.98	19642.56	-1.4%
IX	वित्त एवं विविध आय	1101.22	1273.46	1220.72	2137.55	2321.94	3411.01	46.9%
	वित्त एवं विविध व्यय	427.31	2196.69	466.14	2943.83	893.45	5140.52	475.4%
	एफएमई-एफएमआई	-673.91	923.23	-754.58	806.28	-1428.49	1729.51	-221.1%
X	शुद्ध प्रचालन अधिशेष / घाटा	10341.75	9361.32	11013.73	8551.73	21355.48	17913.05	-16.1%
XI	नियोजित पूंजी	65401.88	64443.46	71642.01	45340.11	137043.89	109783.57	
	कारोबारी परिसंपत्तियां	64603.28	63,644.87	70861.44	44,559.55	135464.72	108204.42	
	घटाए: एस्क्रो खाते से वितता पोषित शुद्ध अचल परिसंपत्ति	15729.87	19,952.13	15469.57	24,632.86	31199.44	44584.99	
	घटाइए: एस्क्रो खाते से वितता पोषित कारोबारी परिसंपत्ति	48873.41	43692.74	55391.87	19926.69	52132.64	31809.71	-38.4%
	कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियां	798.6	798.59	780.57	780.56	789.59	789.58	
XII	आरओसीई: कारोबारी परिसंपत्तियों पर 16% और कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियों पर 8.2% दर से	7885.24	7056.32	8926.71	3252.28	16811.95	10308.60	-38.7%
	कारोबारी परिसंपत्तियां	7819.75	6990.84	8862.70	3188.27	16682.45	10179.11	
	कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियां	65.49	65.48	64.01	64.01	129.50	129.49	
XIII	क्षमता उपयोगिता	75.3%	77.2%	79.0%	79.0%			
XIV	क्षमता उपयोगिता से जुड़ा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	7885.24	7056.32	8926.71	3252.28	16811.95	10308.60	-38.7%
XV	शुद्ध अधिशेष / घाटा, आरओसीई के बाद	2456.52	2305.00	2087.03	5299.44	4543.55	7604.44	67.4%
XVI	प्रतिलाभ के बाद, शुद्ध अधिशेष / घाटा प्रचालन आय में % के रूप में	11.3%	9.5%	8.9%	22.10%	10.03%	15.73%	

अनुलक्षक-II

निकर्षण गतिविधि से संबंधित लागत विवरणी, जिसके लिए इस प्राधिकरण द्वारा पिछले आदेश में विशिष्ट दर अनुमोदित की गई थी
रु लाख में

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	19.01.05 से 2010-11 तक की अवधि का कुल	वास्तविक	वास्तविक	अनुमान	अनुमान	2011-12 से 2014-15 सितंबर तक की अवधि का कुल
		2004-05 (19.1.05 के बाद)	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15 सितंबर तक	
I	निकर्षण लेवी के जरिए उपार्जन	204.42	1146.87	1320.72	1221.89	1279.25	1367.59	1454.76	7995.50	1751.60	1795.79	2111.98	1243.83	6903.20
II	वास्तिक प्रचालन लागत													
	(i). दोबारा दिए गए ऋण के आधार पर 19.01.05 में आगे की अवधि हेतु वार्षिक ऋण भुगतान लागत	773.75	3095.02	3095.02	3095.02	3095.02	3095.02	3095.02	19343.87	3095.02	0.00	0.00	0.00	3095.02
	(ii). मूल्यहास	50.31	408.82	408.82	408.82	408.82	408.82	408.82	2503.23	408.82	408.82	408.82	204.41	1430.87
	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	824.07	3503.84	3503.84	3503.84	3503.84	3503.84	3503.84	21847.10	3503.84	408.82	408.82	204.41	4525.89
III	प्रचालन लागत पूरी करने के बाद अधिशेष / घाटा	-619.64	-2356.97	-2183.12	-2281.95	-2224.59	-2136.25	-2049.08	-13851.60	-1752.24	1386.97	1703.16	1039.42	2377.31
IV	(i). रु. 58.20 करोड़ तक का ऋण अपने संसाधनों से टीपीटी द्वारा चुकाए जाने पर 2006-07 तक 15% की दरसे और उसके बाद 16% से आरओसीआई	198.14	859.30	845.63	886.76	870.58	855.40	840.22	5356.01	825.04	809.86	796.66	391.84	2823.40
	(ii). वर्ष सं. VIII पर निकर्षण हेतु नियोजित पूंजी	4091.32	4509.12	4434.40	4359.68	4284.96	4210.24	4135.52		4060.81	3986.10	3911.38	1918.33	13876.62
	(iii). वर्ष सं. VIII के पूंजीगत निकर्षण पर आरओसीआई 2004-05 से और इसके आगे	715.98	676.37	709.50	697.55	685.59	673.64	661.68	4820.32	649.73	637.78	625.82	306.93	2220.26
	कुल प्रतिलाभ	914.12	1535.67	1555.13	1584.30	1556.17	1529.03	1501.90	10176.33	1474.77	1447.64	1422.48	698.77	5043.65
V	प्रतिलाभ के बाद अधिशेष / घाटा	-1533.76	-3892.64	-3738.25	-3866.25	-3780.76	-3665.28	-3550.98	-24027.92	-3227.01	-60.67	280.68	340.65	-2666.34
VI	निकर्षण गतिविधि के घाटे के विरुद्ध समायोजित सामान्य गतिविधि का राजस्व अधिशेष								21138.03					
	(i). 2002-03 से 2007-08 तक की अवधि हेतु - रु. 8848.02 लाख													
	(ii). 2008-09 से 2010-11 तक की अवधि हेतु - रु. 12290.01 लाख													
VII	निकर्षण गतिविधि का शेष घाटा								-2889.90					
क	2002-03 से 2010-11 तक की अवधि हेतु अक्टूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्धारित कुल घाटा								-2889.90					
ख	2011-12 और 2012-13 के वर्षों का वास्तविक शुद्ध घाटा और 2013-14 और 2014-15 (सितंबर 2014 तक) की अवधि हेतु अनुमानित शुद्ध घाटा								-2666.34					
ग	क + ख का कुल योग								-5556.24					
घ	2008-09 और 2009-10 के वर्षों के लिए संपदा गतिविधि का अधिशेष (अक्टूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्धारित)								378.87					

क	निकर्षण गतिविधि का शेष घाटा								-5177.36					
च	निकर्षण में घाटे को समायोजित करने के लिए वर्ष 2011-12 से 2012-13 तक के लिए पिछले अधिशेष का 50%								3802.22					
ख	2014-15 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए अनुमानित शुद्ध अधिशेष, निकर्षण गतिविधि को अंतर्गत								1375.14					
ज	31.12.2013 तक शेष घाटा								0.00					

अनुसूचक- III (क)

बी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास की समेकित लागत विवरणी

₹ लाख में

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक (निकर्षण एवं रेल्वे छोड़कर)		बीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत (निकर्षण एवं रेल्वे छोड़कर)			प्राधिकरण द्वारा संशोधित अनुमान (निकर्षण एवं रेलवे सहित)		
		वास्तविक 2011-12	वास्तविक 2012-13	अनुमान 2013-14	अनुमान 2014-15	अनुमान 2015-16	अनुमान 2013-14	अनुमान 2014-15	अनुमान 2015-16
							2013-14	2014-15	2015-16
I	क. यातायात लाख टन में (केवल पत्तन)	188.79	190.34	204.84	210.46	210.50	204.84	210.46	210.50
	ख. पीएसए एसआईसीएल का यातायात (लाख टन में)	92.26	92.26	97.16	92.50	92.50	97.16	92.50	92.50
	ग. बीओटी प्रचालकों का यातायात (लाख टन में)	-	-	-	34.46	193.34	-	34.46	193.34
	घ. पत्तन का कुल यातायात (लाख टन में)	281.05	282.60	302.00	337.42	496.34	302.00	337.42	496.34
	क्षमता लाख टन में (केवल पत्तन की)	240.81	240.81	240.81	240.81	240.81	240.81	240.81	240.81
II	प्रचालन आय								
	(i). कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण आय	19,915.61	19,634.52	19671.78	26887.64	31139.09	19,671.77	26,887.58	31,139.09
	घटाइए: 2005-06 से एस्क्रो खाते में जमा किया गया 50% रॉयल्टी	4,463.52	5,055.78	5055.78	8391.95	10137.70	5,055.78	8,391.95	10,137.70
	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण आय, 50% रॉयल्टी एस्क्रो खाते में जामा करने बाद	15,452.09	14,578.75	14616.00	18495.69	21001.39	14,615.99	18,495.63	21,001.39
	(ii). पत्तन एवं गोदी सेवाएं	7,766.30	8,305.64	8942.51	9800.21	11461.90	8,962.87	9,786.27	11,445.59
	(iii). संपदा	1,136.30	1,095.81	1058.03	1058.03	1058.03	3,753.96	4,042.73	4,926.35
	(iv). रेल्वे						119.99	127.19	127.19
	कुल प्रचालन आय	24,354.68	23,980.20	24,616.54	29,353.93	33,521.32	27,452.80	32,451.81	37,500.52
III	प्रचालन व्यय								
	(i). कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि	1,929.49	1,926.53	2399.37	2576.22	2794.49	2,059.28	2,223.61	2,406.15
	(ii). पत्तन और गोदी गतिविधि	4,706.20	5,230.16	6524.00	5630.67	6089.37	5,639.13	6,092.64	6,461.78
	(iii). संपदा	611.20	438.01	764.94	820.24	879.41	468.67	496.79	661.03

	(iv). रेलवे						405.67	456.69	484.09
	उप कुल	7,246.89	7,594.70	9,688.31	9,027.13	9,763.27	8,572.76	9,269.72	10,013.06
IV	मूल्यहास								
	(i). कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि	718.57	607.61	607.61	639.64	639.64	607.61	639.64	773.64
	(ii). पत्तन और गोदी गतिविधि	992.68	854.30	1352.28	1885.88	2769.20	1,352.28	2,090.29	3,178.02
	(iii). संपदा	36.07	29.20	29.20	29.20	29.20	29.20	29.20	29.20
	(iv). रेलवे						63.43	297.11	417.06
	कुल मूल्यहास	1,747.32	1,491.11	1,989.09	2,554.72	3,438.04	2,052.52	3,056.24	4,397.92
V	कुल प्रचालन व्यय	8,994.21	9,085.81	11,677.40	11,581.85	13,201.31	10,625.28	12,325.96	14,410.98
VI	सकल प्रचालन अधिशेष(II-III-IV)	15,360.47	14,894.38	12,939.14	17,772.08	20,320.01	16,827.53	20,125.85	23,089.54
VII	आबंटित प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय	5,075.93	5,536.39	6848.37	7339.36	7853.27	6,162.01	6,531.73	6,923.64
VIII	एमजीटी के बाद प्रचालन अधिशेष	10,284.54	9,358.00	6,090.77	10,432.72	12,466.74	10,665.51	13,594.12	16,165.91
IX	(i). वित्त एवं विविध आय	1,273.46	2137.55	786.94	794.81	802.75	789.90	797.81	805.78
	(ii). वित्त एवं विविध व्यय	2,196.69	2943.83	884.42	946.33	1012.57	2,339.27	2,361.16	2,382.04
	एफएमई-एफएमआई	923.23	806.28	97.48	151.52	209.82	1,549.37	1,563.35	1,576.26
X	शुद्ध प्रचालन अधिशेष / घाटा (V-VI-VII)	9,361.31	8,551.72	5,993.29	10,281.20	12,256.92	9,116.14	12,030.77	14,589.65
XI	नियोजित पूंजी	64,443.46	45,340.11	49,328.91	64,582.09	1,08,948.96	46,901.44	73,137.35	1,27,334.54
	कारोबारी परिसंपत्तियाँ	63,644.87	44,559.55	48,467.66	63,729.02	1,08,103.06	46,138.91	72,392.85	1,26,608.07
	घटाइए: एस्क्रो खाते से वित्तपोषित शुद्ध अचल परिसंपत्तियाँ	19,952.13	24,632.86	-	-	-	24,217.39	31,499.67	41,012.08
	कारोबार परिसंपत्तियाँ, एस्क्रो खाते से वित्तपोषित को छोड़कर	43,692.74	19,926.69	48,467.66	63,729.02	1,08,103.06	21,921.52	40,893.18	85,596.00
	कारोबारी संबंधित परिसंपत्तियाँ	798.59	780.56	861.25	853.07	845.90	762.53	744.50	726.47
XII	आरजोसीई	7056.32	3252.28	7,827.17	10,268.30	17,367.54	3,570.96	6,609.17	13,760.01
	कारोबार परिसंपत्तियाँ 16% दर से	6990.84	3188.27	7,754.83	10,196.64	17,296.49	3,507.44	6,542.91	13,695.36
	कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियाँ(2011-12 एवं 2012-13 8.2% दर से, 2013-14 8.33% दर से और 2014-15 के आगे	65.48	64.01	72.35	71.66	71.05	63.52	66.26	64.66

	8.9% दर से). वीओसीपीटी ने अपने अनुमानों में 8.40% पर विचार किया है।								
XIII	क्षमता उपयोगिता	77.2%	79.0%	74.00%	66.00%	45.00%	85.1%	87.4%	87%
XIV	क्षमता उपयोगिता से जुड़ा कुल आरओसीई	7056.32	3252.28	7,827.17	10,268.30	17,367.54	3,570.96	6,609.17	13,760.01
XV	आरओसीई के बाद शुद्ध अधिशेष / घाटा	2,305.00	5,299.45	(1,833.88)	12.90	(5,110.62)	5,545.18	5,421.60	829.63
XVI	(क). निकर्षण गतिविधि हेतु दिया गया विगत अवधि 2011-12 और 2012-13 का 50% अधिशेष का समायोजन	3,802.23					-	-	-
	(ख). 2014-15 और 2015-16 के दौरान समायोजित वर्ष 2013-14 का 100% अनुमानित अधिशेष						(5,545.18)	2,772.59	2,772.59
XVII	अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष	1,152.50	2,649.73				-	8,194.19	3,602.22
XVIII	शुद्ध अधिशेष, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	4.73%	11.05%	-7.45%	0.04%	-15.25%	-	25.3%	9.6%
XIX	कुल शुद्ध अधिशेष 2013-14 से 2015-16 वर्षों के लिए							11796.41	
XX	औसत अधिशेष / घाटा, कुल आय के % रूप में				-7.60%			17.43%	
अधिशेष का सारांश									
Sl. No.	Description	2013-14	2014-15	2015-16					
(i).	शुद्ध अधिशेष / घाटा, ऊपर क्रम सं. XVI पर यथा प्रदर्शित	-	8,194.19	3,602.22					
(ii).	घटाइए: रेल्वे घाटा	-	(1,895.92)	(2,083.69)					
(iii).	शुद्ध अधिशेष / घाटा, रेल्वे छोड़कर	-	10,090.11	5,685.92					
(iv).	शुद्ध अधिशेष, प्रचालन आय के % रूपमें		22.63%						

अनुलग्नक-III (ख)

पत्तन एवं गोदी गतिविधि की लागत विवरणी

रु लाख में

		वास्तविक (निकर्षण छोड़कर)		वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत (निकर्षण छोड़कर)			प्राधिकरण द्वारा संशोधित अनुमान (2014-15 सितंबर के आगे की निकर्षण गतिविधि आय सहित)		
क्रम सं.	विवरण	2011-12 वास्तविक	2012-13 वास्तविक	अनुमान 2013-14	अनुमान 2014-15	अनुमान 2015-16	अनुमान 2013-14	अनुमान 2014-15	अनुमान 2015-16
I	प्रचालन आय	9,517.90	10,101.43	11,054.49	12,287.88	14,943.39	11,074.85	11,030.10	11,445.59
	घटाइए: निकर्षण आय	1,751.60	1,795.79	2,111.98	2,487.67	3,481.49	2,111.98	1,243.84	-

	कुल प्रचालन आय	7,766.30	8,305.64	8,942.51	9,800.21	11,461.90	8,962.87	9,786.27	11,445.59
II	प्रचालन लागत								
	प्रचालन लागत (मूल्यह्रास छोड़कर)	4,706.20	5,230.16	6,524.00	5,630.66	6,089.38	5,639.13	6,092.64	6,461.78
	कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यह्रास	992.68	854.30	1,352.28	1,885.88	2,769.20	1,352.28	2,090.29	3,178.02
	कुल प्रचालन व्यय	5,698.88	6,084.46	7,876.28	7,516.54	8,858.58	6,991.41	8,182.93	9,639.80
III	सकल प्रचालन अधिशेष (I-II)	2,067.42	2,221.18	1,066.23	2,283.67	2,603.32	1,971.45	1,603.34	1,805.79
IV	आवंटित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन	3,274.27	3,780.14	4,641.52	4,729.85	5,200.73	4,044.75	4,287.43	4,544.68
V	(I). वित्तता एवं विविध आय	406.08	740.35	285.87	265.36	274.48	285.87	265.36	274.48
	(II). वित्त एवं विविध व्यय	676.48	1,249.17	599.42	609.86	670.50	1,570.13	1,506.96	1,562.07
	एफएमई- एफएमआई	270.40	508.82	313.55	344.50	396.02	1,284.26	1,241.60	1,287.59
VI	शुद्ध प्रचालन अधिशेष / घाटा (IV-V-VI-VII)	(1,477.25)	(2,067.78)	(3,888.84)	(2,790.68)	(2,993.43)	(3,357.56)	(3,925.69)	(4,026.48)
VII	नियोजित पूंजी	36,596.99	25,984.07	33,536.24	47,674.19	87,753.99	29,793.50	53,841.96	1,03,943.05
	व्यापार परिसंपत्तियाँ	36,596.99	25,984.07	-	-	-	29,793.50	53,841.96	1,03,943.05
	घटाइए: एस्क्रो खाते के जरिए वित्तपोषित पूंजीगत निकर्षण से संबंधित शुद्ध अचल परिसंपत्तियाँ	19,952.13	24,632.86	-	-	-	24,217.39	31,499.67	41,012.08
	कारोबारी परिसंपत्तियों से एस्क्रो खाते द्वारा वित्तपोषित घटाइए	16,644.86	1,351.21	-	-	-	5,576.11	22,342.29	62,930.97
	कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	आरओसीई	2,663.18	216.19	5,321.30	7,580.01	13,988.85	892.18	3,574.77	10,068.96
	कारोबारी परिसंपत्तियाँ 16% दर से	2,663.18	216.19	-	-	-	892.18	3,574.77	10,068.96
	कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियाँ(2011-12 एवं 2012-13 8.2% दर से, 2013-14 8.33% दर से और 2014-15 के आगे 8.9% दर से)	-	-	-	-	-	-	-	-
IX	आरओसीई के बाद और पेंशन घाटा के बाद शुद्ध अधिशेष / घाटा (टीपीटी द्वारा सुविचारित)	(4,140.42)	(2,283.96)	(9,210.13)	(10,370.68)	(16,982.27)	(4,249.74)	(7,500.45)	(14,095.44)
X	वर्ष 2013-14 का 100% अनुमानित घाटा 2014-15 और 2015-16 में पूर्ण: समायोजित						4,249.74	(2,124.87)	(2,124.87)
XI	वर्ष 2013-14 के घाटे के समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष						-00	(9,625.32)	(16,220.31)
XII	क्षमता उपयोगिता	-53.3%	-27.5%	-103.0%	-105.8%	-148.2%	0.0%	-98.4%	-141.7%
XIII	औसत अधिशेष आय में % के रूप में				-127%			-120%	

अनुलग्नक - III (ग)

कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि की लागत विवरणी

₹ लाख में

क्रम सं.	विवरण	वास्तविक		यथा बीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत			प्राधिकरण द्वारा संशोधित अनुमान		
		2011-12 वास्तविक	2012-13 वास्तविक	अनुमान 2013-14	अनुमान 2014-15	अनुमान 2014-15	अनुमान 2013-14	अनुमान 2014-15	अनुमान 2014-15
	पत्तन का यातायात (अकेला)	188.79	190.34	204.84	210.46	210.50	204.84	210.46	210.50
I	आय								
	प्रचालन आय	19,915.61	19,634.52	19,671.77	26,887.58	31,139.09	19,671.77	26,887.58	31,139.09
	घटाए: एस्क्रो खाते में जमा की गई 50% रॉयल्टी आय	4,463.52	5,055.78	5,055.78	8,391.95	10,137.70	5,055.78	8,391.95	10,137.70
	कुल प्रचालन आय	15,452.09	14,578.74	14,616.00	18,495.64	21,001.39	14,615.99	18,495.63	21,001.39
II	प्रचालन लागत								
	प्रचालन लागत (मूल्यहास छोड़कर)	1,929.49	1,926.53	2,399.36	2,576.20	2,794.48	2,059.28	2,223.61	2,406.15
	कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास	718.57	607.61	607.61	639.64	639.64	607.61	639.64	773.64
	कुल प्रचालन व्यय	2,648.06	2,534.14	3,006.97	3,215.84	3,434.12	2,666.89	2,863.25	3,179.79
III	सकल प्रचालन अधिशेष (I-II-III)	12,804.03	12,044.60	11,609.03	15,279.80	17,567.27	11,949.10	15,632.38	17,821.60
IV	आवंटित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन	1,394.29	1,451.51	1,692.19	2,001.20	2,035.05	1,553.12	1,646.30	1,745.08
V	(I). वित्त एवं विविध आय	807.97	1,299.52	467.24	500.80	502.93	467.24	500.80	502.93
	(II). घटाइए : वित्त एवं विविध व्यय	288.09	479.66	218.53	258.03	262.37	572.42	637.59	611.25
	एफएमई - एफएमआई	(519.88)	(819.86)	(248.71)	(242.77)	(240.56)	105.18	136.79	108.32
VI	कुल प्रचालन अधिशेष / घाटा (V-VI-VII-VIII)	11,929.62	11,412.95	10,165.55	13,521.37	15,772.78	10,290.80	13,849.29	15,968.21
VII	नियोजित पूंजी	26,491.42	18,497.25	15,068.48	16,169.70	20,269.60	13,386.79	14,701.57	18,458.32
	कारोबारी परिसंपत्तियाँ	26,491.42	18,497.25	-	-	-	13,386.79	14,701.57	18,458.32
	कारोबारी संबंधित परिसंपत्तियाँ	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	आरओसीई	4,238.63	2,959.56	2,390.96	2,570.92	3,231.17	2,141.89	2,352.25	2,953.33
	कारोबारी परिसंपत्तियाँ 16% दर से	4,238.63	2,959.56	-	-	-	2,141.89	2,352.25	2,953.33
	कारोबार स संबंधित परिसंपत्तियाँ (2011-12 एवं 2012-13 8.2% दर से, 2013-14 8.33% दर से और 2014-15 के आगे 8.9% दर से)	-	-	-	-	-	-	-	-
IX	क्षमता उपयोगिता	77.2%	79.04%	0.0%	0.0%	0.0%	85%	87%	87%
X	क्षमता उपयोगिता से जुड़ा आरओसीई	4,238.63	2,959.56	2,390.96	2,570.92	3,231.17	2,141.89	2,352.25	2,953.33
XI	आरओसीई के बाद शुद्ध अधिशेष	7,690.99	8,453.39	7,774.59	10,950.45	12,541.61	8,148.91	11,497.04	13,014.87
XII	2014-15 और 2015-16 में 100% समायोजित वर्ष 2013-14 के अनुमानित अधिशेष						(8,148.91)	4,074.46	4,074.46
XIII	वर्ष 2013-14 के अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष						-0.00	15,571.50	17,089.33
XIV	शुद्ध अधिशेष, प्रचालन आय के % रूप में	49.77%	57.98%	53.19%	59.21%	59.72%	0.00%	84.19%	81.37%
XV	औसत अधिशेष, आय के % रूप में				59.46%			82.78%	

₹ लाख में

[illegible]

अनुलक्षक - III (क)

रेल्वे गतिविधि की लागत विवरणी

₹ लाख में

क्रम सं.	विवरण	वास्तविक (निकर्षण छोड़कर)		यथा बीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत			प्राधिकरण द्वारा संशोधित			
		वास्तविक 2011-12	वास्तविक 2012-13	अनुमान 2013-14	अनुमान 2014-15	अनुमान 2015-16	अनुमान 2013-14	अनुमान 2014-15	अनुमान 2015-16	
I	प्रचालन आय	197.58	139.05	119.99	127.19	127.19	119.99	127.19	127.19	
	कुल प्रचालन आय	197.58	139.05	119.99	127.19	127.19	119.99	127.19	127.19	
II	प्रचालन लागत									
	प्रचालन लागत (मूल्यह्रास छोड़कर)	371.99	423.52	405.67	456.69	503.96	405.67	456.69	484.09	
III	कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यह्रास	63.43	63.43	63.43	297.11	417.06	63.43	297.11	417.06	
IV	कुल प्रचालन व्यय	435.42	486.95	469.10	753.80	921.02	469.10	753.80	901.15	
V	सकल प्रचालन अधिशेष (I-II-III)	(237.84)	(347.90)	(349.11)	(626.61)	(793.83)	(349.11)	(626.61)	(773.96)	
VI	आवृत्ति प्रबंधन और सामान्य प्रशासन	226.46	222.50	282.32	300.67	320.22	238.08	252.36	267.50	
VII	(I) वितता एवं विविध आय	10.01	9.64	2.97	3.00	3.03	2.97	3.00	3.03	
	(II) घटाईए: वित और विविध व्यय	8.49	32.34	8.63	9.23	9.88	22.61	22.82	23.02	
	एफएमई - एफएमआई	(1.52)	22.70	5.66	6.23	6.85	19.64	19.82	19.99	
VIII	शुद्ध प्रचालन अधिशेष / घाटा (V-VI-VII)	(462.78)	(593.10)	(637.09)	(933.51)	(1,120.90)	(606.82)	(898.79)	(1,061.45)	
IX	नियोजित पूंजी	182.10	118.67	2,315.25	3,178.14	3,335.08	2,315.25	3,178.14	3,335.08	
X	आरओसीई	29.14	18.99	370.44	508.50	533.61	370.44	508.50	533.61	
	कारोबारी परिसंपत्तियाँ 16% दर से	29.14	18.99	-	-	-	370.44	508.50	533.61	
	कारोबार से संबंधित परिसंपत्तियाँ (2011-12 एवं 2012-13 8.2% दर से, 2013-14 8.33% दर से और 2014-15 के आगे 8.9% दर से)	-	-	-	-	-	-	-	-	
	कुल आरओसीई	29.14	18.99	370.44	508.50	533.61	370.44	508.50	533.61	
XI	आरओसीई के बाढ़ शुद्ध अधिशेष	(491.92)	(612.09)	(1,007.53)	(1,442.02)	(1,654.51)	(977.26)	(1,407.29)	(1,595.06)	
XII	वर्ष 2013-14 का घाटा समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष						977.26	(488.63)	(488.63)	
XIII	वर्ष 2013-14 का घाटा समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष						-	(1,895.92)	(2,083.69)	
XIV	शुद्ध अधिशेष प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	- 248.97%	- 440.19%	-839.68%	- 1133.75%	- 1300.82%	0.00%	- 1490.62%	- 1638.25%	
XV	औसत अधिशेष / घाटा कुल आय के % रूप में				-1217%			-1564%		

अनुलग्नक - IV

बीओसीपीटी कार्यों प्रहस्तन प्रभाग की वर्ष 2011-12 और 2012-13 की विगत अवधि का विश्लेषण

₹ लाख में

क्रम सं.	विवरण	पिछले आदेश के अनुसार			प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया			कुल में % अंतर
		अनुमान 2011-12	अनुमान 2012-13	कुल	वास्तविक 2011-12	वास्तविक 2012-13	कुल	
1	यातायात (लाख टन में)	129.42	135.89	265.31	139.16	133.75	272.91	2.86%
2	प्रचालन लागत							
(i)	कर्मचारियों का कुल भुगतान और कर्मचारी संबंधित व्यय	4,515.93	4,785.40	9,301.33	4,898.59	5,628.62	10,527.21	13.18%
(ii)	प्रशासन व्यय	233.18	247.17	480.35	262.11	123.45	385.56	-19.73%
	कुल प्रचालन व्यय	4,749.11	5,032.57	9,781.68	5,160.70	5,752.07	10,912.77	11.56%
3	मूल्यहास	1.83	1.91	3.74	1.72	1.82	3.54	-
4	कुल प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	4,750.94	5,034.48	9,785.42	5,162.42	5,753.89	10,916.32	11.56%
5	एफ एवं एम व्यय	662.48	702.23	1,364.71	789.00	294.99	1,083.99	-20.57%
6	कुल व्यय	5,413.42	5,736.71	11,150.13	5,951.42	6,048.88	12,000.31	7.62%
7	आरओसीई	2.23	1.97	4.20	2.23	1.99	4.22	
8	कुल व्यय अधिक आरओसीई	5,415.65	5,738.68	11,154.33	5,953.65	6,050.87	12,004.52	7.62%
9	घटाइए: वसूली गई मजदूरी	2,933.59	3,256.28	6,189.87	2,836.49	2,036.79	4,873.28	-21.27%
10	बीओसीपीटी द्वारा वसूल की गई लेवी (अनुमान दर्शाता है की सितंबर तक लेवी यथानुपात आधार वसूल की गई है)। वसूल की गई लेवी वास्तव में प्रदर्शित है।	1,560.82	लेवी व्यय को पूरा करने के लिए निर्धारित की गई थी।	1,560.82	3,279.55	2,137.83	5,417.38	-
11	लेवी के जरिए वसूल किए जाने का शेष व्यय	921.24	2,482.40	3,403.64	(162.39)	1,876.25	1,713.86	-
12	घटाइए: कंटेनर प्रहस्तन हेतु श्रमिक तैनाती के जरिए अपेक्षित आय (वास्तविक में वसूली गई लेवी में शामिल)	73.76	73.76	147.52	-	-	-	-
13	लेवी के माध्यम से वसूलने हेतु बचे व्यय (पत्तन द्वारा वसूली गई लेवी का प्रतिनिधित्व वास्तविक लेवी करती है)	847.48	2,408.64	3,256.12	-	-	-	-
14	वसूलने हेतु अनुमानित प्रतिटन लेवी के मुकाबले वसूली गई वास्तविक लेवी (9+11+12) [केवल तुलना उद्देश्य हेतु] purpose]	2,482.06	2,482.40	4,964.46	3,279.55	2,137.83	5,417.38	9.12%
15	वास्तविक रूप में वास्तविक लेवी वसूलने के बाड़ शेष (घाटा) / अधिक वसूली	-	-	-	162.39	(1,876.25)	(1,713.86)	-

[illegible]

	ईएसआई भुगतान सहित वर्ष 2011-12 का घाटा	42.20	42.20	42.20	42.20	42.20	-	-	-	-	-
11	लेवी के जरिए वसूली किए जाने हेतु शेष व्यय (11=7-8-9-10)	7,224.28	7,682.77	8,197.94	8,748.46	7,963.36	1,876.25	1,254.63	3,772.39	6,610.13	11,637.15
12	घटाइए: पारगमन शेडों और भंडारण गृह में सी एवं एफ प्रचालनों हेतु श्रमिक तैनाती के जरिए अपेक्षित आय deployment of labour for C&F operations of transit shed and ware house etc.	-	-	-	-	-	-	160.32	160.32	160.32	480.96
13	उपरोक्त समायोजन के बाद वसूली हेतु शेष व्यय (13=11-12)	7,224.28	7,682.77	8,197.94	8,748.46	7,963.36	1,876.25	1,094.31	3,612.07	6,449.81	11,156.19
	लेवी वसूल करने हेतु व्यय का प्रभाजन										
		यथा वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत				प्राधिकरण द्वारा संशोधित					
क्रम सं.	विवरण	औसत टुकस	वसूले जाने वाला औसत व्यय	औसत टनभार (लाख टन में)	प्रतिटन की दर	टुकस - 2014-15 (बफर 2014 के आगे) 2015-16 तक	वसूल किए जाने वाला व्यय 2013-14 से 2015-16 तक	टनभार (लाख टन में)- 2014-15 (बफर 2014 के आगे) 2015-16 तक	दर प्रति टन		
1	मुख्य प्ल	17633	6552.10	106.89	61.30	29159	9317.81	202.46	46.03		
2	पोतघाट II पर कोयला	3424	1272.29	32.42	39.24	5157	1647.77	48.83	33.74		
3	नमक	374	138.97	1.19	116.78	597	190.61	1.89	100.85		
	कुल	21431	7963.36	140.50		34912	11156.19	253.18			
क्रम. सं.	प्रचलित दर	संशोधित प्रस्तावित दर	अनुशोधित की जाने वाली दर								
1	नामक सहित समस्त कार्गो (कोयला पोतघट जेतती II पर कोयला को छोड़कर)	17.25	61.30	46.03							
2	पोतघाट II पर कोयला	10.45	39.24	33.74							
3	नमक	18	63.96	55.24							
4	कंटेनर भरना और खाली करना प्रचालन हेतु	@ 200% of Time Rate wages	As in Sl. No.1 above	As in Sl. No.1 above							
5	पारगमन शेडों और भंडारण गृह इत्यादि पर एस एवं एफ प्रचालन लेवी	10	35.54	26.69							
6	झोन - वी हेतु	10	35.54	26.69							
7	पेंशन निधि लेवी	9	30.15	25.10							

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 10th October 2014

No. TAMP/47/2012-VOCPT .—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/47/2012-VOCPT****V.O. Chidambaranar Port Trust**

- - -

Applicant**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of August 2014)

This case relates to the proposal received from the V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for general revision of its Scale of Rates.

2. The existing Scale of Rates of VOCPT was last approved by this Authority *vide* Order No.TAMP/9/2010-TPT dated 11 October 2011 which was notified in the Gazette of India on 11 November 2011 *vide* Gazette No.222 with a tariff validity period till 31 March 2013.

3.1. As review of tariff of the VOCPT approved in October 2011 fell due for revision in 2012-13, the VOCPT was advised to file its general revision proposal by 30 June 2012 *vide* our letter dated 7 May 2012 followed by reminder dated 4 July 2012. In response, the VOCPT filed a proposal dated 26 July 2012 for general revision of its Scale of Rates. Since the proposal filed by the VOCPT did not contain the cost statements, the port was requested followed by reminder to file its proposal complete in all respects before 31 December 2012.

3.2. Since the VOCPT did not submit its proposal within prescribed time limit, this Authority *vide* its letter dated 28 January 2013 advised the VOCPT to file its tariff proposal immediately and decided that the additional surplus, if any, accruing to the port due to operation of the facilities applying the existing Scale of Rates beyond 1 April 2013 will be adjusted fully in the tariff for the future cycle. If any loss is suffered by port beyond 1 April 2013, it would not be factored in the tariff for the further tariff cycle.

4. In this backdrop, the VOCPT *vide* its letter dated 28 February 2013 has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates. Since the VOCPT had not furnished its proposed draft Scale of Rates along with its proposal, the VOCPT was requested *vide* our letter dated 8 March 2013 to furnish the proposed draft Scale of Rates and was also informed that its proposal dated 28 February 2013 will be taken up for further processing only after receipt of the proposed draft Scale of Rates. In response, the VOCPT under cover of its letter dated 18 March 2013 has submitted its proposed draft Scale of Rates.

5.1. The main points made by the VOCPT in its proposal dated 28 February 2013 and 18 March 2013 are summarized below:

A. Cost statements:

- (i). (a). The traffic figures considered in cost statements (actual and forecast) including the traffic projections from PPP projects is tabulated hereunder:

Years	Traffic in lakh tonnes
2010-11 (Actual)	257.27
2011-12 (Actual)	281.05
2012-13 (Actual)	285.00
2013-14 (Estimates)	302.00
2014-15 (Estimates)	388.33
2015-16 (Estimates)	495.94

- (b). The VOCPT has considered additional traffic of 86.33 lakh tonnes and 107.61 lakh tonnes during the years 2014-15 and 2015-16 respectively from the various PPP projects i.e. NCB-

I to IV, additional tonnage for VIII Berth Container Terminal and Shallow Water Berth II (Cement) in the traffic projections during the current tariff cycle from 2013-14 to 2015-16. Details are furnished below:

In lakh tonnes

S.No	Description	2014-15	2015-16	Total
1	Tonnage thro' NCB-I Project	25.00	20.00	45.00
2	Tonnage thro' NCB-II Project	50.00	-	50.00
3	Tonnage thro' NCB-III Project	-	25.00	25.00
4	Additional Tonnage thro' VIII Berth	11.33	10.91	22.24
5	Tonnage thro' NCB-IV Project	-	25.00	25.00
6	Tonnage thro' SDB - Cement	-	26.70	26.70
	Total	86.33	107.61	193.94

- (ii). 50% of royalty is considered for appropriation to Escrow fund and the port has ensured utilisation of the same within 5 years of the said appropriation for creation of infrastructure project.
- (iii). Depreciation is calculated based on the provisions in the Companies Act as per guidelines of 2005. The addition of capital expenditure anticipated from 2012-13 to 2015-16 is added and the capital employed is worked out after considering the additions projected.
- (iv). As per actuarial valuation report of 31 March 2012, the following amount is required to be appropriated every year towards annual contribution to:

(a).	Pension Fund	-	Serving Employees	-	₹353.00 lakhs
(b).	Pension Fund	-	Retired Employees	-	₹200.00 lakhs
(c).	Gratuity Fund	-		-	₹123.00 lakhs

The VOCPT has considered this expenditure under Finance and Miscellaneous Expenditure in the cost statement for 2012-13, 2013-14, 2014-15 and 2015-16.

- (v). (a). The expenditure in respect of Capital Dredging project to 12.80 mtrs. draft has been completed during 2011-12. The grant identified is ₹165.13 crores out of which ₹100 crores during 2012-13 and balance ₹ 65.13 crores is yet to be released. Therefore, the capital employed for 2011-12 has been considered at the full value for capital dredging project to 12.80 mtrs. excluding the escrow fund component. For the year 2012-13, the receipt of ₹100 crores as grant is considered and hence, the capital employed is worked out at original expenditure incurred net of funding from escrow fund and grant. The balance amount of ₹65.13 crores is also considered as reduction in capital expenditure for calculation of capital employed and return on capital during 2013-14.
- (b). The expenditure in respect of capital dredging in front of Berth No. NCB-II, III, IV, Shallow Water Berth I & II etc., at cost of ₹920 crores is considered based on the completion of respective Projects during 2014-15 and 2015-16. The grant identified is at ₹ 234.87 crores and it is expected to be released by the Central Government during 2014-15 (NCB-II) and 2015-16 (others – NCB-II, IV and two Shallow water berths). Therefore, the capital employed for the years 2014-15 and 2015-16 has been considered excluding the escrow fund component and grant.
- (c). Form 4A shows actual additions to the gross block to the tune of ₹ 348.12 crores in the year 2011-12 and estimates additions to the gross block to the tune of ₹ 35.75 crores, ₹ 24.90 crores, ₹ 211.00 crores and ₹ 718.00 crores in the years 2012-13 to 2015-16 respectively.
- (vi). (a). The Ministry of Railways did not effect revision of the railway siding charges for past several years to offset the deficit incurred in that activity and the same is an activity in connection with cargo handling activity. Therefore, VOCPT has requested the Authority to consider the deficit for railway activities for previous years from 2007-08 to 2010-11 amounting to ₹ 751.16 lakhs as expenditure to be considered to work out the surplus/deficit alongwith deficit for the year 2011-12.
- (b). Railway deficit to the tune of ₹239.24 lakhs in the year 2010-11 and ₹ 265.52 lakhs in the year 2011-12 is adjusted in the consolidated cost statement.
- (vii). (a). The overall cost position, as emerging from the cost statements furnished by the port at the existing level of tariff (excluding the Railway and Dredging Activity) is tabulated below for current tariff cycle 2013-14 to 2015-16.

(₹ in lakhs)					
Sl. No.	Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	Aggregate for 2013-14 to 2015-16
1.	Operating Income				
	(i). Cargo Handling and Storage activity	14,247.71	18,203.81	21,218.90	53,670.42
	(ii). Vessel related activity	8,942.51	10,247.06	11,356.76	30,546.33
	(iii). Estate activity	1,058.03	1,058.03	1,058.03	3,174.09
	Total operating income	24,248.25	29,508.90	33,633.69	87,390.84
2.	Operating Expenditure				
	(i). Cargo Handling and Storage activity	2,399.37	2,572.75	2,774.48	7,746.60
	(ii). Vessel related activity	5,446.97	4,930.16	5,192.82	15,569.95
	(iii). Estate activity	764.94	816.29	870.98	2,452.21
	Total operating Expenditure	8,611.28	8,319.20	8,838.28	25,768.76
3.	Depreciation	1,968.31	2,216.71	3,100.20	7,285.22
4.	Management and Adm. OH	6,825.99	7,269.23	7,741.33	21,836.55
5.	Total cost	17,405.58	17,805.14	19,679.81	54,890.53
6.	FMI – FME	-97.48	-147.10	-200.38	-444.96
7.	Surplus / (Deficit) before interest and tax [1-5+6]	6,745.19	11,556.66	13,753.50	32,055.35
8.	Capital Employed	57,152.96	61,669.70	1,09,061.94	118,822.66
9.	ROCE @ 15%	9,080.98	9,804.48	17,388.00	36,273.46
10.	Net Surplus / (Deficit)	-2,335.79	1,752.18	-3,634.50	-4,218.11
11.	Net Surplus / (Deficit) as % of operating income	-9.63%	5.94%	-10.81%	-4.83% (Average)

- (b). A summary of consolidated and sub activity-wise cost statements furnished by VOCPT (excluding railway and dredging activity) at the existing level of tariff reflects the following position:

Sl. No.	Particulars	Operating Income at proposed tariff (₹ in lakhs)				Net Surplus/ deficit (₹ in lakhs)				Net Surplus/ deficit (as % of operating income)			
		2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	Aggregate operating income for 2013-14 to 2015-16	2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	Aggregate net surplus/ deficit for 2013-14 to 2015-16	2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	Average %
1.	Port as a whole (excluding Railways and dredging)	24248.25	29508.89	33633.68	87390.82	-2335.80	1752.17	-3634.50	-4218.13	-9.63%	5.94%	-10.81%	-4.83%
2.	Cargo handling and storage activity	14247.71	18203.82	21218.90	53670.43	5236.28	8683.39	10519.90	24439.57	36.75%	47.70%	49.58%	44.68%
	(i). General cargo handling and storage	9607.86	13563.97	16579.05	39750.88	4169.43	7802.74	10146.70	22118.87	43.40%	57.53%	61.20%	54.04%
	(ii). Coal handled at Coal Jetty	2280.00	2280.00	2280.00	6840.00	1986.11	1975.64	1903.99	5865.74	87.11%	86.65%	83.51%	85.76%
	(iii). Oil handled at Oil Jetty	1103.05	1103.05	1103.05	3309.15	493.05	475.78	390.75	1359.58	44.70%	43.13%	35.42%	41.08%
	(iv). Wharf cranes	451.80	451.80	451.80	1355.40	-1745.14	-1862.77	-2165.59	-5773.50	-386.26%	-412.30%	-479.33%	-425.96%
	(v). Top lift truck	-	-	-	-	-263.99	-294.22	-305.27	-863.48	NA	NA	NA	NA
	(vi). Warehousing	805.00	805.00	805.00	2415.00	596.77	586.21	549.33	1732.31	74.13%	72.82%	68.24%	71.73%
3.	Port and Dock Activity	8942.51	10247.04	11356.75	30546.30	-7045.81	-6257.29	-13373.73	-26676.83	-78.79%	-61.06%	-117.76%	-85.87%

Sl. No.	Particulars	Operating Income at proposed tariff (₹ in lakhs)				Net Surplus/ deficit (₹ in lakhs)				Net Surplus/ deficit (as % of operating income)			
		2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	Aggregate operating income for 2013-14 to 2015-16	2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	Aggregate net surplus/ deficit for 2013-14 to 2015-16	2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	Average %
	(excluding dredging activity)												
	(i). Towage and Mooring	1793.18	1793.18	1793.18	5379.54	-2929.47	-1851.56	-3306.54	-8087.57	-163.37%	-103.26%	-184.40%	-150.34%
	(ii). Berthing and Docking facilities	3237.39	3252.19	3266.45	9756.03	3044.10	2114.61	-3274.20	1884.51	94.03%	65.02%	-100.24%	19.60%
	(iii). Dry Dock	-	-	-	-	-55.64	-59.09	-63.49	-178.22	NA	NA	NA	NA
	(iv). Port services	2013.44	2512.02	2936.63	7462.09	-6816.13	-6754.96	-7582.20	-21153.29	-338.53%	-268.91%	-258.19%	-288.54%
	(v). Pilotage	1898.50	2689.65	3360.49	7948.64	-227.77	367.03	929.71	1068.97	-12.00%	13.65%	27.67%	9.77%
	(vi). Water supply to shipping	-	-	-	-	-60.90	-73.42	-77.01	-211.33	NA	NA	NA	NA
4.	Railway Activity (does not form part of consolidated position for the port as a whole)	119.99	127.19	127.19	374.37	-645.32	-671.14	-684.67	-2001.13	-537.81%	-527.67%	-538.30%	-534.59%
5.	Estate rental activity	1058.03	1058.03	1058.03	3174.09	-526.27	-673.93	-780.67	-1980.87	-49.74%	-63.70%	-73.79%	-62.41%
	(i). Residential	25.73	25.73	25.73	77.19	-1572.92	-1714.13	-1815.07	-5102.12	-6113.19%	-6662.01%	-7054.28%	-6609.83%
	(ii). Non-Residential	1032.30	1032.30	1032.30	3096.90	1046.66	1040.53	1034.39	3121.58	101.39%	100.80%	100.20%	100.80%

(viii). The port has stated that the actual deficit for the past period till 2011-12 is ₹188.74 lakhs. The estimated deficit for the years 2012-13 to 2015-16 is ₹ 8111.05 lakhs. The aggregate of deficit for the years 2011-12 (actuals) and 2012-13 to 2015-16 (projections) comes to ₹ 8299.75 lakhs.

(ix). The VOCPT has proposed a few modifications in the tariff of existing Scale of Rates and has also estimated additional revenue likely to accrue thereon as explained hereunder:

(a). To improve the quick evacuation of cargo, an increase in storage charges of open space at Zone-A is proposed at par with neighbouring port of Chennai. The VOCPT also proposes to increase the rates of storage charges for open space and covered space in respect of Zone-B in line with Zone-A. This is estimated to fetch an additional revenue of ₹480.82 lakhs per annum and ₹1442.46 lakhs for three years period 2013-14 to 2015-16.

(b). As the handling of dusty cargoes and spillages on the port roads and road sides are increasing, it is inevitable to clean the road area of cargo handled to ensure the safety of people and protect the environment. The port has proposed to recover the cleaning charges at the rate of ₹ 5/- tonne as this expenditure is to the account of users handling dusty cargoes. The additional revenue generation on this account will be ₹ 347.84 lakhs per annum, aggregating to ₹ 1043.52 lakhs for three years 2013-14 to 2015-16.

(c). The existing Scale of Rates prescribe a uniform rate of ₹10,000 per day or part thereof for shooting of film. The VOCPT has proposed separate rate for this tariff for inside the green gate and outside the green gate with higher rate proposed for shooting at night. The increase proposed is in the range of 100% to 275%. The port has also stated that since the number of cases of film shooting is very meagre, the financial implication on account of above charges are also expected to be very meagre and hence the additional income to be earned may be taken as nil.

(x). (a). The net deficit position after considering the impact of the additional revenue likely to accrue during the period 2013-14 to 2015-16 in view of modifications proposed above for the proposed tariff cycle works out to ₹6564.50 lakhs as detailed below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Past period till 2011-12	Estimates 2012-13, 2013-14, 2014-15 and 2015-16	Total
1.	Deficit from Revenue from the years 2012-13 to 2015-16	-188.27	-8111.05	-8,299.32
2.	Add: Railway deficit for the years 2007-08, 2008-09, 2009-10 and 2010-11	-751.16		-751.16
3.	Total (A) (1 + 2)			-9,050.48
4.	Income expected due to changes in storage charges for 2013-14, 2014-15 and 2015-16 (₹480.82 lakhs/ year)			1,442.46
5.	Income expected due to proposed new tariff cleaning charges for 2013-14, 2014-15 and 2015-16 (₹347.84 lakhs/ year)			1,043.52
6.	Total (B) (4 + 5)			2,485.98
7.	Estimated Net Deficit (A) – (B)			-6,564.50
8.	Estimated Operating Income for the years 2013-14 to 2015-16			87,390.84
9.	% of increase required (7/8)			7.51%
10.	% of increase if 4 & 5 are not considered by TAMP (3/8)			10.36%

- (b). To recover the net deficit position of ₹6,564.50 lakhs from estimated operating income of three years 2013-14 to 2015-16 of ₹87,390.84 lakhs, 7.51% increase is proposed in the existing Scale of Rates subject to TAMP considering its proposal for increase in storage charges and introduction of cleaning charges.
- (c). If the modifications proposed in its Scale of Rates in respect of above two items are not considered by TAMP, then 10.36% increase in the existing Scale of Rates is proposed.
- (xi). Taking into account the huge revenue potential of advalorem wharfage, the port has requested to continue the same advalorem rates for the next three years till 31 March 2016. The removal of advalorem rates is not recommended by the port since the same will affect the revenue generation to the port.
- (xii). (a). The dredging deficit (carried over from 2010-11 at ₹ 2889.89 lakhs) is worked out for the years 2011-12 to 2015-16 which shows net unabsorbed deficit of ₹ 2690.10 lakhs by the end of the year 2015-16 even if the existing dredging levy is continued. The VOCPT has furnished a statement giving abstract of dredging levy account for the year 2011-12 at actuals and for the years 2012-13 to 2015-16 with estimates.
- (b). The port has requested to continue the existing special rate for capital dredging. It has submitted that the estimated deficit of ₹2690.10 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 considering the existing dredging levy will reduce to ₹2066.27 lakhs if the proposed increase of 7.51% increase in the vessel related charges is approved by the Authority.
- (c). Further, the port has proposed to adopt the existing special rate for dredging for Container Berth No.7 to be adopted for Container Berth No.8. The VOCPT has proposed to adopt the existing special rate for dredging at 30% of applicable port dues, pilotage and berth hire for berth no.9, NCB II, III, IV, Shallow Water Berth (Construction Material) and Shallow Water Berth (Cement) as well.
- (xiii). (a). Considering the actual balance available in the Pension and Gratuity Fund of ₹256.47 crores and actuarial valuation of ₹369.48 crores as on 31 March 2012 there is a shortfall of ₹113.01 crores.
- (b). Taking into account the need to fully amortise the Pension Fund deficit, the port has requested to consider the sanction of a combined Pension and Gratuity Fund levy over the traffic (excluding containers at Berth No.VII - 92.26 lakh tonnes per annum and for VIII Berth and other PPP Projects at 86.33 lakh tonnes, 195.92 lakh tonnes respectively for the years 2014-15 and 2015-16). The traffic to be handled excluding containers and other PPP Projects is estimated at 209.74 lakh tonnes during 2013-14 to 2015-16 and totaling 629.22 lakh tonnes. The average rate of Pension and Gratuity Fund levy will work out to ₹17.96 per MT of cargo handled excluding containers and cargo of PPP operators, if any, forthcoming in future during the tariff cycle.
- (c). The port has furnished a statement showing shortfall in the Pension Fund and Gratuity Fund balance as per the actuarial valuation as on 31 March 2012 and the working for the proposed levy which is tabulated below:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Pension	Gratuity	Total
(i).	Actuarial valuation as on 31.3.2012	327.62	41.86	369.48
(ii).	Actual Pension and Gratuity Fund Balance as on 31.3.2012	233.61	22.89	256.47
(iii).	Shortfall (i – ii)	94.01	18.97	113.01
(iv).	Total tonnage for the years 2013-14 to 2015-16 likely to attract Pension Fund Levy			629.22 lakh tonnes
(v).	Pension Fund Levy per tonne			₹17.96

- (d). Accordingly, to recover the deficit under Pension Fund & Gratuity Fund of ₹ 113.01 crores, the VOCPT has requested to sanction levy at ₹ 17.96 per MT towards pension fund levy.
- (xiv). (a). The VOCPT had earlier vide its letter dated 19 May 2012 filed a proposal for revision in the Cargo Handling Labour Division (CHLD) levy approved vide Order No.TAMP/30/2009-TPT dated 11 October 2011. In this context, VOCPT was requested vide our letter dated 6 June 2012 to consider the revision of CHLD charges along with the general revision of its Scale of Rates to be filed by it, duly complying with the advice rendered by the Authority regarding implementation of revised manning scale and datum and elimination of notional booking of gangs vide paragraph 12(ii) of the Order dated 11 October 2011.
- (b). The port has, accordingly, submitted the proposal for revision in CHLD levy alongwith its general revision proposal. The VOCPT has stated that the May 2012 proposal is re-submitted by incorporating projections for the years 2014-15 and 2015-16.
- (c). The port has stated that the issue of adopting the manning scale is not given effect in full as the Memorandum of Settlement under Section 12(3) of the Industrial Disputes Act, 1947 envisages that the revised manning scale will be implemented on reaching the optimum strength prescribed.
- (d). The port has furnished detailed working for arriving at the revised rates for CHLD based on projections for the years 2012-13 to 2015-16. A summary of the working of CHLD levy furnished by VOCPT is given below:

Sl. No.	Description	Average Hooks	Expenditure to be recovered (₹ in lakhs)	Average tonnage handled (lakh tonnes)	Rate per tonne (in ₹)
1.	Main Pool – Others	20029	4397.99	116.69	37.69
2.	T/Coal at Coal Jetty II	4169	915.43	31.8	28.79
3.	Salt	448	98.37	1.56	63.06
	Total	24646	5411.79	150.05	

- (e). The working of the Pension fund levy for CHD is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	Actuarial valuation as of 31.3.2012	20,062.00
2.	Total Pension amount as on 31.3.2012	9,341.31
3.	Shortfall	10,720.69
4.	Gratuity fund required	1,115.93
5.	This amount is to be spread over to 5 years	2,367.32
6.	Pension fund levy per tonne (2367.32/150.05)	15.78

5.2.

To summarise, the port has proposed the following amendments in its Scale of Rates:

- (i). Increase in Storage charge of open space of Zone A-Outside the security wall by 150% and Zone A-Inside the security wall by 300% (at par with the rate prescribed in the Scale of Rates of Chennai Port Trust). Further, the license fee for Zone B both covered and open space is proposed at par with Zone A.

- (ii). Introduce Cleaning charge of ₹ 5/- per tonne for handling dusty cargo.
- (iii). (a). Tariff hike of 7.51% is proposed if the above two amendments 5.2.(i) and (ii) are considered.
(b). Else, VOCPT has proposed to increase all the existing tariff items by 10.36%.
- (iv). 100% to 275% increase in Shooting charges.
- (v). Proposed to continue with the existing special rate for dredging. Also, proposed to extend the special rate for dredging for Container berth no.7 for Container berth no.8 and existing special rate for dredging for other berths for new projects viz. NCB-II to IV, Shallow Water Berth(SWB)-(Construction materials) and SWB-(Cement). The proposed special rate for dredging is given below:

Sl. No.	Particulars	Special rate for dredging
1.	On vessels using Berth VOC III, VOC IV, Coal Jetty I, Coal Jetty II, Oil Jetty, Berth No.VIII, Berth No.IX, NCB-II,III,IV, Shallow Water Berth (Construction Materials) and Shallow Water Berth (Cement).	30% of the applicable Port Dues, Pilotage and Berth hire charges.
2.	On vessels using Container Berth (Berth No.7) & Berth No.8	(i). 15% of the applicable Port Dues. (ii). 15% of the applicable Pilotage. (iii). 30% of the applicable Berth hire charges.

- (vi). Proposed to introduce pension fund levy at ₹17.96 per tonne to augment the Pension and Gratuity Fund Balance to meet the shortfall in these fund balance as per the actuarial valuation as on 31 March 2012.
- (vii). (a). The existing levy for VOCPT-CHLD vis-à-vis the levy proposed by VOCPT is tabulated below:

Sl. No.	Description	Rate per Metric Tonne (MT)	
		Approved by Order dated 11 October 2011	Proposed Rate
1.	All Cargoes other than Coal and Salt	₹ 17.25	₹ 37.69
2.	Salt	₹ 18.00	₹ 63.06
3.	Coal at Jetty II	₹ 10.45	₹ 28.79
4.	For container stuffing and destuffing operations	@ 200% of Time Rate wages	@ 200% of Time Rate wages
5.	C&F Operation at Transit Shed and Ware house etc. levy	₹ 10.00 per MT	₹ 10/- per MT
6.	For Zone 'B'	₹ 10.00 per MT	₹ 10/- per MT

- (b). Pension Fund Levy for CHD is proposed to be continued and proposed to be increased from ₹9 per tonne to ₹15.78 per tonne.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of each of the proposals dated 28 February 2013 and 18 March 2013 filed by the VOCPT was forwarded to the concerned users/ user organisations and the BOT operator operating thereat seeking their comments. The comments received from the concerned users/ user organisations and the BOT operator were forwarded to VOCPT as feedback information. The VOCPT vide its letter dated 16 August 2013 has furnished its reply.

7.1. In continuation to its proposal for general revision in its Scale of Rates including the rate of CHLD levy proposed in its proposal dated 28 February 2013, the VOCPT vide its letters dated 16 May 2013 and 5 June 2013 has made further submissions as given below:

- (i). After revision of rates for CHLP vide Gazette dated 11.10.2011, the levy for deployment of CHLP labour [now Cargo Handling Division (CHD)/ VOCPT] has been drastically reduced as given below:

Sl. No.	Description	Previous rate	Rate approved by TAMP in	Rate per Metric Tonne)
				Rate as per current

			November 2011	proposal
1.	All Cargoes other than Coal and Salt	₹ 23.00	₹ 17.25	₹ 37.69
2.	Salt	₹ 18.00	₹ 18.00	₹ 63.06
3.	Coal at Jetty II	₹ 9.20	₹ 10.45	₹ 28.79
4.	Pension Fund Levy	₹ 4.30	₹ 9.00	₹ 15.78

- (ii). Consequent to the above reduction in rates effected in November 2011 for CHD, the general revenue has reduced drastically as brought out hereunder:
- (a). The collection of levy has become less due to reduced rate of levy approved by the Authority in November 2011 Order.
- (b). The requirement of payment of pension has put heavy burden on the CHD Revenue. Hence, in order to meet pension liability the pension payment (₹9.50 crores) have been met from Pension Fund despite the fact that pension fund levy is collected and accounted in the General Revenue and utilized for General Revenue Expenditure. Also, the pension payment are being met from Pension Fund every year out of accretions like interest on securities and fixed deposit. Considering the above, the CHD is experiencing negative cash flow position which cannot be funded from port as per the Memorandum of Settlement dated 27.7.2011 which provide for no financial liability to port. For 2012-13, the loss stood at ₹17.00 crores by drop in levy and drop in manning strength.
- (iii). In the light of the above submission, it is very difficult to manage the CHD with respect to the condition as per Memorandum of Settlement approved by the Government. Therefore, it requested to take up the case of revision of CHD levy on a top priority along with the general revision proposal to facilitate the port to tide over the situation by means of appropriate revision of charges with respect to the port proposal.

7.2. In response, we have vide our letter dated 12 June 2013 informed the port that the revision proposed by the VOCPT in the Cargo Handling Labour Pool (CHLP) levy forms part of the general revision proposal filed by the port and will be processed in a comprehensive manner.

8. Since the validity of the existing Scale of Rates of VOCPT expired on 31 March 2013 and recognising the time required for this case to reach final consideration, this Authority vide Order No.TAMP/9/2010-TPT dated 9 May 2013 extended the validity of the existing SOR of the VOCPT alongwith the Pension Fund Levy for labour deployed from TPTCHLP and the Special Rate for Capital Dredging from the date of expiry till 30 September 2013 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. Subsequent to that this Authority has extended the validity of the Scale of Rates of VOCPT including dredging levy and the pension fund levy a couple of times and the last extension was granted till 30 June 2014.

9. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested vide our letter dated 12 July 2013 to furnish information/ clarifications on various points. The VOCPT has, subsequent to the joint hearing, vide its letter dated 23 October 2013 furnished its reply on the queries raised. Summary of queries raised by us and the response of the VOCPT is brought out in the subsequent paragraphs.

10.1. The VOCPT vide its letter dated 28 August 2013 has revisited the rates proposed by it on CHD levy in its earlier proposal dated 28 February 2013 and has proposed revised rates. The main points made by VOCPT are as follows:

- (i). The CHD proposal is revisited in line with the Order dated 25 March 2011 passed by the Authority approving the levy for Cargo Handling Division of Kandla Port Trust, dispensing with the element of recovery of worked wages and considering the total payment of wages and other expenses as an expenditure for recovery.
- (ii). The calculation sheet of average of estimated expenditure for the years 2012-13 to 2015-16 to be recovered from CHLD levy and apportionment of average estimated expenditure to cargoes based on average hooks shifts are furnished. Considering the tonnage of cargo to be handled for each cargo viz. main pool other than coal at Coal Jetty II and Salt, Coal at Coal Jetty II and Salt, per tonne levy is recomputed.
- (iii). (a). The existing CHD levy, CHD levy proposed in initial proposal and levy proposed in revised CHD proposal by VOCPT is tabulated below:

Sl. No.	Description	Rate per Metric Tonne (MT)		
		Existing CHD levy approved vide Order dated 11 October 2011	Levy proposed in Initial proposal dated 28 February 2013	Levy proposed in Revised CHD proposal
1.	All Cargoes other than Coal at Coal Jetty II and Salt	₹ 17.25	₹ 37.69	₹ 58.76

Sl. No.	Description	Rate per Metric Tonne (MT)		
		Existing CHD levy approved vide Order dated 11 October 2011	Levy proposed in Initial proposal dated 28 February 2013	Levy proposed in Revised CHD proposal
2.	Salt	₹ 18.00	₹ 63.06	₹ 98.31
3.	Coal at Coal Jetty II	₹ 10.45	₹ 28.79	₹ 44.88
4.	Pension Fund Levy	₹ 9.00	₹ 15.78	₹ 15.78
5.	For container stuffing and destuffing operations	@ 200% of Time Rate wages	@ 200% of Time Rate wages	Rate as per Sl. No. 1 shall be adopted.
6.	C&F Operation at Transit Shed and Ware house etc. levy (increase based on Sl. No. 1)	₹ 10.00 per MT	₹ 10/- per MT	₹ 34.10/- M.T
7.	For Zone 'B' (increase based on Sl. No. 1)	₹ 10.00 per MT	₹ 10/- per MT	₹ 34.10/- M.T

- (b). No worked wages actual deployment shall be levied over and above the rate of levy proposed.
- (c). 50% of the rate shall be levied as Stevedore levy and 50% shall be levied as Shore levy.
- (d). For Sl. No. 6 & 7, the incidence is very negligible and is diversified nature of handling. Hence, increase is considered at the same proportion as per Sl. No. 1 of table above.

10.2. Based on the above submissions, the VOCPT has requested to consider the reframed proposed levy of CHD as part of its general revision proposal.

11. Since there is a wide variation in the CHD levy proposed by the VOCPT in the revised proposal of August 2013 as compared to its initial proposal, a copy of the VOCPT letter dated 28 August 2013 was circulated to the PSA SICAL and the concerned cargo related users/ user organisations seeking their comments vide our letter dated 4 September 2013.

12. A joint hearing in this case was held on 13 September 2013 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

13.1. At the joint hearing, users stated that they have given their written comments. As decided at the joint hearing, users were requested to furnish additional comments, if any, on the revised CHLD proposal dated 28 August 2013 which was already circulated to the concerned users/ user associations.

13.2. As agreed at the joint hearing, the VOCPT was requested to take action and furnish additional information / clarification on the following points, which were communicated to VOCPT vide our letter dated 17 October 2012:

- (i). Furnish comments on the written submissions made by the Tuticorin Ship Agents' Association and Indian Chamber of Commerce & Industry at the joint hearing. A copy each of their written submissions were forwarded to VOCPT.
[TANGEDCO had given a copy of its earlier comments dated 15 April 2013 at the joint hearing on which the VOCPT had already responded.]
- (ii). Users were advised to furnish additional comments, if any, on the revised CHLD proposal of VOCPT by 20 September 2013 at the joint hearing. In this regard, Tuticorin Stevedores' Association, TANGEDCO, Southern Petrochemical Industries Corporation Ltd. and DCW Limited have furnished their comments. A copy of each of their comments was forwarded to VOCPT requesting port to furnish its comments thereon in a week's time.
- (iii). As agreed at the joint hearing Tuticorin Custom House Agents' Association and M/s. Coastal Mechanised Sail Vessel Owners' Association have furnished their further comments. Apart from that, Indian Oil Corporation Limited, All India Chamber of Commerce & Industries and SHV LPG India Private Limited have also furnished their further comments on the subject proposal. A copy of each of their comments was forwarded to the VOCPT with a request to furnish its views on the comments made by these users.
- (iv). At the joint hearing, some of the users objected the proposal for continuing the special rate for dredging which is in vogue for last 14 years since 1999. In this regard, as agreed at the joint hearing, the VOCPT was advised to send a note explaining in detail the linkage between the loans availed by the port trust for dredging and justify the continuation of dredging levy by 27 September 2013.
- (v). The VOCPT was also requested to immediately furnish its response to the queries raised by us under cover of our letter of even number dated 12 July 2013.

14.1. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 13.2. (i) above, the VOCPT vide its letter dated 2 May 2014 has furnished its reply on the written submissions made at the joint hearing by the Tuticorin Ship Agents' Association (TSAA) and Indian Chamber of Commerce & Industry (ICCI).

14.2. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 13.2. (ii) above, the VOCPT vide its letter dated 2 May 2014 has furnished its reply on the additional comments made by the users/ user associations on the revised proposal dated 28 August 2013 on CHLD levy filed by VOCPT.

14.3. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 13.2. (iii) above, the VOCPT vide its letter dated 2 May 2014 has furnished its reply on further comments made by Tuticorin Custom House Agents' Association and M/s Coastal Mechanised Sail Vessel Owners' Association. Apart from that, Indian Oil Corporation Limited, All India Chamber of Commerce & Industries and SHV LPG India Private Limited have also furnished their further comments on the subject proposal. A copy of each of their comments were forwarded to VOCPT to furnish its views on the comments made by the users. The VOCPT has furnished its comments thereon.

14.4. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 13.2. (iv) above, the VOCPT vide its letter dated 2 May 2014 has submitted the following:

- (i). Regarding the justification for continuing the dredging levy for the tariff cycle upto 2015-16, cost statement of deficit of Dredging activity is furnished vide Annexure-XI of Port's letter of even number dated 23.10.2013. A summary of the cost statement relating to dredging activity furnished by VOCPT for the years 2011-12 to 2015-16 including the opening deficit shown as of ₹2889.89 lakhs in the year 2011-12 is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Actual	Estimate			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
	Opening Balance	-2,889.89	-5,738.03	-5,798.70	-5,518.02	-4,836.71
	Add: Surplus in Estate Activity in 2008-09 & 2009-10	378.87				
I	Income					
	Dredging Levy	1,751.60	1,795.79	2,111.98	2,487.67	3,481.49
	Total Income	1,751.60	1,795.79	2,111.98	2,487.67	3,481.49
II	Expenditure					
1.	Annual debt servicing cost	3,095.02				
2.	Depreciation	408.82	408.82	408.82	408.82	408.82
3.	ROCE from own resources to the tune of ₹58.20 crores	825.04	809.86	796.66	783.67	770.90
4.	Capital employed of Dredging on B.No.VIII	4,060.81	3,986.10	3,911.38	3,836.66	3,761.94
5.	ROCE of dredging on B.No.VIII	649.73	637.78	625.82	613.87	601.91
6.	Total Expenditure (1+2+3+5)	4,978.61	1,856.46	1,831.30	1,806.36	1,781.63
	Closing Balance	-5,738.03	-5,798.70	-5,518.02	-4,836.71	-3,136.85
7.	Additional D. Levy income due to increase of 6.50% proposed			68.64	161.70	226.30
8.	After absorption of Sl. No.7 the unabsorbed deficit					-2,680.22

- (ii). The said statement shows the necessity to absorb the dredging deficit of ₹3136.85 lakhs arising out of shortfall in income generated to meet debt servicing cost and other elements of depreciation and Return on Capital employed during tariff cycle in addition to carry forward deficit from previous tariff cycle upto 2011-12.

- (iii). The above deficit at the end of current tariff cycle (2015-16) is estimated to reduce to ₹2,680.22 lakhs if 6.5% tariff increase proposed by the port is approved by the Authority.

- (iv). Hence, the dredging levy is proposed to be continued in the existing tariff cycle as well.

15.1. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 13.2. (v) above, the VOCPT vide its letter dated 23 October 2013 has furnished its response to the queries raised by us vide our letter dated 12 July 2013. The summary of the queries raised by us and reply furnished by the port are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of VOCPT
(A).	General:	

(1).	A copy of approval of the Board of Trustees of the VOCPT for the proposal may be furnished.	Copy of Board Resolution No. 214 dated 22.3.2013 is furnished.
(2).	Rebates and discounts, if any, over the notified ceiling tariff, allowed by VOCPT during the years 2011-12 to 2012-13 may be listed out. Consequential effect of such concessions granted on growth of traffic and impact of such reduction on revenue may be analyzed item-wise and furnished.	No rebate has been granted for the period from 2010-11 to 2012-13.
(3).	The port may examine whether any of the services qualifying under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act are offered by any service provider authorized by the port. If so, the VOCPT may initiate action with reference to Chapter 7 of the tariff guidelines.	The Port permits private equipments for own use of Stevedores'/CHA on licence basis as per provisions of Scale of Miscellaneous services. Hence the question as of now does not arise. However, the future projects are envisaged under PPP mode.
(4).	As the financial year 2012-13 is already over, the VOCPT is requested to update the cost statements with 2012-13 provisional/ unaudited actuals followed with draft accounts as soon as same is available. The estimates for the subsequent years 2013-14 to 2015-16 may also be reviewed, if necessary, based on 2012-13 actuals. The basis adopted for estimation may be indicated.	Figures for 2012-13 actual are incorporated with related proportions for 2013-14 to 2015-16 and are furnished.
(5).	As per clause 2.6.2 of the tariff guidelines of March 2005 it is necessary to conduct time and motion study of different operations and regularly adjust manning scales/datum accordingly after due process of law. The action taken on implementation of the Manning Scale Award dated 19 April 2006 of the National Industrial Tribunal may kindly be informed. If implemented please clarify whether it is in accordance with the award duly indicating the reduction in cost/ income. In case of partial implementation, explain the reasons for such settlement, duly indicating the cost/ income implications.	Manning scale as per Award dated 19.4.2006 has been implemented with effect from 21.5.2012. Because of the implementation, the worked wages has come down resulting in savings to the tune of `6.00 crores/p.a. to the Users. Drop in worked wages per tonne in respect of major cargoes like Thermal coal, Copper concentrate, Steaming non-coking coal, Sugar etc., are furnished.
(6).	The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to the benchmark levels of productivity. In this regard, the VOCPT is requested to furnish the details about the current performance and targeted objectives for productivity enhancement measures as required under SI. No. 6. Such benchmark in the level of productivity may be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items.	Port operations are being carried out simultaneously with private arrangements/ship derricks. Moreover, productivity depends on various factors like number of equipments made available, efficiency of the equipment, cargo condition, number of hatches/gangs in operation, etc., and developing a monitoring system is not practicable. Hence, the question of determining the benchmark level of productivity in the uncontrolled environment will not be practicable in the present scenario.
(B). Highlights of the Proposal (Form 1):		
(1).	The proposal of VOCPT proposes 7.51% increase in the existing Scale of Rates and also proposes to introduce pension fund levy at ₹17.96 per tonne. However, the statement furnished by the VOCPT at SI. No. 5 relating to change in the average cost for typical port users show the average cost for typical users at the same level in respect of cargo and vessel related services before revision and after revision of the Scale of Rates. The VOCPT is requested to correct the details furnished at SI.No.5 so as to reflect the effect of revision proposed in its SOR.	The corrected Statement is furnished vide Form-1.
(2).	The VOCPT has sought increase in existing vessel related charges. However, details furnished at SI.No.7 do not indicate any revenue implication on account of upward revision proposed in vessel related charges. The details furnished at SI. No.7 may be corrected in light of the above observation.	The corrected statement is furnished vide Form-1.

(3).	Sl.No.8 seeking information about deviations from tariff guidelines, if any, is not filled by the port. The port is advised to fill the requisite details at Sl.No.8.	Revised format duly filled is furnished vide Form-1.														
(C).	<u>Past period Analysis (Form-7):</u>															
(1).	At the time of last comprehensive revision of SOR of VOCPT in October 2011, the tariff was fixed based on the estimates for the years 2011-12 and 2012-13. In Form-7, VOCPT has furnished analysis of variation of actual physical and financial performance for the year 2011-12 only. Since the financial year 2012-13 is already over, VOCPT is requested to update Form-7 with analysis of actuals vis-à-vis its estimates for the year 2012-13 based on provisional/draft accounts. The reason for variation in the actual vis-à-vis estimates may also be given.	The updated Form-7 with analysis of actual vis-à-vis its estimates for the year 2012-13 is prepared and furnished.														
(2).	The actual depreciation, M&G Overheads, operating surplus, surplus before interest & tax, capacity utilization and net surplus/deficit, etc. for the year 2011-12 shown in the Form-7 do not match with the actuals given in Form-3A for the corresponding period. The VOCPT is requested to correct the relevant Forms and ensure that the actuals for the year 2011-12 and 2012-13 under each head match in both these forms.	The actual depreciation, M&G overheads, operating surplus, surplus before interest & tax, capacity utilization and net surplus/deficit, etc. for the year 2011-12 & 2012-13 shown in the Form-7 are tallied with the actuals given in Form-3A with some adjustments like excluding the portion of M & G relating to Railway.														
(3).	The traffic estimates for the year 2011-12 furnished in Form-7 may be updated with the traffic estimates considered by the Authority during the last tariff review.	Since updated and furnished in Form-7.														
(4).	During the last tariff revision, the VOCPT had excluded contribution to Pension Fund/ Gratuity Fund and Pension payments reported in the 2010-11 actuals under the head FME and restricted the contribution to Pension Fund at `400 lakhs per annum stating that it is the approximate amount computed @ 15% of salaries and wages and 8.33% towards gratuity. For the year 2011-12, this cost item was escalated by 6% in our tariff Order. In the Statement-A now furnished, it is seen that for the years 2010-11 and 2011-12 the port has not considered any contribution to Pension/ Gratuity Fund in line with the approach followed in the last tariff revision. The VOCPT is requested to examine and modify the actual FME for the years 2010-11 and 2011-12 in the light of the above observation.	As actuarial valuation is made as on 31 st March of each year, only for future, the annual liability would arise. Accordingly, the same is projected for 2013-14 to 2015-16. For 2010-11, 2011-12, 2012-13 since actuals are considered question of revision of FME does not arise.														
(D).	<u>Financial/Cost Statement:</u>															
(1).	The format prescribed by the Authority requires the port trust to furnish the cost statement at the existing tariff as well as at the proposed tariff for the three years period. The consolidated cost statement as well as activity/ sub-activity-wise cost statement furnished by the VOCPT does not project the estimates at the proposed tariff. The VOCPT may update the cost statement furnishing the estimates at the proposed tariff in line with the format prescribed by the Authority.	The required information as prescribed by the Authority is furnished vide Form-2B. The consolidated cost statement as well as activity/sub-activity-wise cost statement is also furnished at the existing tariff and not projected at the proposed tariff since a 6.50% increase is proposed on all the tariff items except dredging levy.														
(2).	<u>Capacity:</u>															
(i).	The VOCPT is requested to furnish workings for the designed capacity furnished in Form 2A for the years 2012-13 to 2015-16.	<p>The statement showing designed capacity of the port (year-wise) from 2011-12 to 2015-16 is given below:</p> <p style="text-align: right;">(in Million Tonne)</p> <table><tr><th>S. N o.</th><th>Description</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1.</td><td>Op. Bal. as per MOS letter dated</td><td>33.34</td><td>33.34</td><td>33.57</td><td>44.97</td><td>50.17</td></tr></table>	S. N o.	Description	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1.	Op. Bal. as per MOS letter dated	33.34	33.34	33.57	44.97	50.17
S. N o.	Description	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16										
1.	Op. Bal. as per MOS letter dated	33.34	33.34	33.57	44.97	50.17										

		<table><tr><td>25.6.2012</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2.</td><td>Additions</td><td></td><td>0.23</td><td></td><td></td></tr><tr><td>3.</td><td>NCB-I</td><td></td><td></td><td>4.50</td><td></td></tr><tr><td>4.</td><td>NCB-II</td><td></td><td></td><td>6.90</td><td></td></tr><tr><td>5.</td><td>VIII Berth Container Terminal</td><td></td><td></td><td></td><td>5.20</td></tr><tr><td>6.</td><td>NCB-III</td><td></td><td></td><td></td><td>9.15</td></tr><tr><td>7.</td><td>NCB-IV</td><td></td><td></td><td></td><td>9.15</td></tr><tr><td>8.</td><td>Shallow cement</td><td></td><td></td><td></td><td>2.67</td></tr><tr><td>9.</td><td>Shallow-Constn. Mat.</td><td></td><td></td><td></td><td>2.02</td></tr><tr><td>10.</td><td>Total capacity</td><td>33.34</td><td>33.57</td><td>44.97</td><td>50.17</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>73.16</td><td></td></tr></table>	25.6.2012						2.	Additions		0.23			3.	NCB-I			4.50		4.	NCB-II			6.90		5.	VIII Berth Container Terminal				5.20	6.	NCB-III				9.15	7.	NCB-IV				9.15	8.	Shallow cement				2.67	9.	Shallow-Constn. Mat.				2.02	10.	Total capacity	33.34	33.57	44.97	50.17					73.16	
25.6.2012																																																																				
2.	Additions		0.23																																																																	
3.	NCB-I			4.50																																																																
4.	NCB-II			6.90																																																																
5.	VIII Berth Container Terminal				5.20																																																															
6.	NCB-III				9.15																																																															
7.	NCB-IV				9.15																																																															
8.	Shallow cement				2.67																																																															
9.	Shallow-Constn. Mat.				2.02																																																															
10.	Total capacity	33.34	33.57	44.97	50.17																																																															
				73.16																																																																
(ii).	The Authority has approved seven tariff Orders for various PPP projects at VOCPT. Please indicate the capacity augmentation (project-wise) expected from these PPP projects during the tariff revision under consideration. The port may also indicate increase in capacity envisaged on account of various investments like dredging at NCB-II, III & IV and Shallow Water Berth-I & II proposed during this tariff cycle and confirm its inclusion in the design capacity.	<p>The concession agreement entered with BOT Operator are already furnished vide Port's letter No. FIN-OFCJ-PPP P-IV.13/D1156 dated 28.5.2013 (Project-wise). However, the capacity augmentation (project-wise) within the tariff cycle is furnished below:-</p> <table><tr><th>S. No.</th><th>Name of the Project</th><th>Year</th><th>Capacity in m</th></tr><tr><td>1</td><td>NCB-II</td><td>2014-15</td><td>5.00</td></tr><tr><td>2</td><td>NCB-III</td><td>2015-16</td><td>2.50</td></tr><tr><td>3</td><td>NCB-IV</td><td>2015-16</td><td>2.50</td></tr><tr><td>4</td><td>VIII Berth</td><td>2015-16</td><td>2.26</td></tr><tr><td>5</td><td>Shallow cement</td><td>2015-16</td><td>0.75</td></tr><tr><td>6</td><td>Shallow constn. Mat.</td><td>2015-16</td><td>0.38</td></tr></table>	S. No.	Name of the Project	Year	Capacity in m	1	NCB-II	2014-15	5.00	2	NCB-III	2015-16	2.50	3	NCB-IV	2015-16	2.50	4	VIII Berth	2015-16	2.26	5	Shallow cement	2015-16	0.75	6	Shallow constn. Mat.	2015-16	0.38																																						
S. No.	Name of the Project	Year	Capacity in m																																																																	
1	NCB-II	2014-15	5.00																																																																	
2	NCB-III	2015-16	2.50																																																																	
3	NCB-IV	2015-16	2.50																																																																	
4	VIII Berth	2015-16	2.26																																																																	
5	Shallow cement	2015-16	0.75																																																																	
6	Shallow constn. Mat.	2015-16	0.38																																																																	
(3).	Traffic (Form 2A):																																																																			
(i).	A copy of the five year plan / annual plan fixed by the Ministry of Shipping for the VOCPT may please be furnished. Traffic projections contained in the Business Plan of the port may also be furnished. The VOCPT may confirm whether the traffic estimates are in accordance with the five year plan / annual plan and the business plan of the port. The reasons for deviation, if any, in the traffic estimation considered in the cost statement from the projections made in the five year plan/ annual plan/ business plan need to be explained along with the basis of traffic estimation for the years 2013-14 to 2015-16.	<p>A copy of Five year Plan/annual plan is furnished. The traffic projections are estimated based on the expected development of future PPP Projects considering the five year plan and annual plan also.</p> <p>[Copy of the five year plan/ annual plan stated to have been forwarded by VOCPT pertain to various capital expenditure schemes for each of the years for 12th plan and not with reference to Traffic projections.]</p>																																																																		
(ii).	As the financial year 2012-13 is already over, the estimated traffic for the year 2012-13 may be updated with the actual traffic handled during the year and estimates for the years 2013-14 to 2015-16 may be reviewed, if required.	The estimated traffic for the year 2012-13 furnished previously based on R.E. 2012-13 is now changed with reference to Actuals 2012-13 and future estimates have also been changed accordingly.																																																																		
(iii).	The VOCPT has estimated the traffic for the years 2013-14 to 2015-16 at uniform level of 302 lakh tonnes. The justification for not anticipating any growth in total traffic for these years may be furnished.	Due to anticipated shift in respect of Industrial Coal to NCB-II in 2014-15, Rock Phosphate to NCB-IV, and Cement to Shallow Draught Berth Cement in 2015-16, the growth in total traffic is anticipated only in respect of PPP Projects.																																																																		
(iv).	It appears that the traffic figures shown in Form 2A at Sl. No.I and Form 3A includes the traffic of BOT operator PSA SICAL Terminals Limited (PSA SICAL). The VOCPT is requested to furnish the actual traffic exclusively handled by the port for the years 2011-12 to 2012-13 as well as estimates for the year 2013-14 and 2015-16. The traffic handled/ projected to be handled by PSA SICAL (in TEUs as well as tonnes) and by each of the other BOT operators may also be furnished for the corresponding period.	<table><tr><th colspan="6">(Lakh Tons)</th></tr><tr><th>Sl. No.</th><th>Year</th><th>Port</th><th>SICAL</th><th>Thro' PPP Projects</th><th>Total</th></tr><tr><td>1</td><td>2011-12 (Actual)</td><td>185.79</td><td>92.26</td><td></td><td>281.05</td></tr><tr><td>2</td><td>2012-13 (Actual)</td><td>190.34</td><td>92.26</td><td></td><td>282.60</td></tr><tr><td>3</td><td>2013-14 (Est.)</td><td>209.74</td><td>92.26</td><td></td><td>302.00</td></tr><tr><td>4</td><td>2014-15 (Est.)</td><td>210.70</td><td>92.26</td><td>34.46</td><td>337.42</td></tr><tr><td>5</td><td>2015-16 (Est.)</td><td>209.74</td><td>92.26</td><td>194.34</td><td>496.34</td></tr></table>	(Lakh Tons)						Sl. No.	Year	Port	SICAL	Thro' PPP Projects	Total	1	2011-12 (Actual)	185.79	92.26		281.05	2	2012-13 (Actual)	190.34	92.26		282.60	3	2013-14 (Est.)	209.74	92.26		302.00	4	2014-15 (Est.)	210.70	92.26	34.46	337.42	5	2015-16 (Est.)	209.74	92.26	194.34	496.34																								
(Lakh Tons)																																																																				
Sl. No.	Year	Port	SICAL	Thro' PPP Projects	Total																																																															
1	2011-12 (Actual)	185.79	92.26		281.05																																																															
2	2012-13 (Actual)	190.34	92.26		282.60																																																															
3	2013-14 (Est.)	209.74	92.26		302.00																																																															
4	2014-15 (Est.)	210.70	92.26	34.46	337.42																																																															
5	2015-16 (Est.)	209.74	92.26	194.34	496.34																																																															
(v).	The Coal (coastal) traffic is expected to reduce by -0.8% in the year 2012-13 over the actual traffic handled in the previous year 2011-12. For the subsequent years 2013-14 to 2015-16, no growth is expected in coal traffic. Explain the reason for not projecting any growth in coal traffic during the years 2013-14 to 2015-16.	The same depends on TNEB's requirement which will not be on an escalating manner till further expansion take place.																																																																		

(vi).	The VOCPT has considered 50% drop in the estimated cargo of Fertiliser and Fertiliser Raw Materials (Foreign) in the year 2012-13 over the actual fertilizer cargo handled during the year 2011-12. 5% increase is projected in the year 2013-14 over the year 2012-13 and thereafter no growth is anticipated in this cargo. Explain reasons for projecting steep reduction in fertilizer cargo volume in the year 2012-13 over the 2011-12 actuals. Actual fertiliser traffic figure handled during the year 2012-13 may be furnished. The traffic projected for the years 2013-14 to 2015-16 may be reviewed, if necessary, based on 2012-13 actual fertilizer traffic handled by the port.	Due to non-functioning of M/s. SPIC properly, the major handling of Fertiliser and Fertiliser Raw materials handled by M/s. SPIC was reduced and in turn the handling by the Port was reduced by 50% in 2012-13 (10.51 lakh tonnes) over the previous year 2011-12 (20.02 lakh tonnes). Hence, the estimate is reduced by 50% in 2012-13 and thereafter a marginal increase of 5% is expected for the subsequent years. However, this is revised by adopting 2012-13 actuals.																		
(vii).	The reasons for estimating around 5% drop in other cargo (foreign category) in the years 2014-15 and 2015-16 over the respective previous years may be explained.	Due to anticipated shift in respect of Industrial Coal to NCB-II in 2014-15, Rock Phosphate to NCB-IV, and Cement to Shallow Draught Berth Cement in 2015-16, the drop is reasonable.																		
(viii).	Please list out the items handled/ proposed to be handled under the head 'Other Cargoes'.	Other cargoes represent the cargoes like Copper Concentrate, Granite, Timber logs, phosphoric acid, Sugar, construction materials etc.																		
(ix).	(a). Please furnish breakup of the cargo under the category 'Other cargo'.	List of other cargo is furnished by the port which covers eighteen items of cargo.																		
	(b). From the traffic figures furnished by the VOCPT it is seen that the traffic of Coal and Other cargos constitute more than 10% of the total traffic of the port. As prescribed in Note 1 of the format prescribed by the Authority, the VOCPT is requested to furnish the separate sub-activity-wise cost statements for coal and for those items of other cargo where traffic is more than 10% of the projected traffic.	In VOC Port, except Coal Jetty I & II, Oil Jetty, Containers and Berth No.VII, no exclusive Terminal facility is available for bulk and break bulk. Hence separate cost statement for all cargoes having more than 10% of projected traffic other than the aforesaid is not relevant considering the diversified operation with wharf cranes, without wharf cranes, ship gears etc.																		
(x).	The VOCPT is requested to confirm that the traffic estimated during the year 2015-16 from PPP project awarded at NCB-III, royalty/ revenue share, if any, estimated in the cost statement will materialize in view of pending litigation reported by the VOCPT in its letter No.FIN-OFCJ-PRJ-PPP P-IV-13 dated 28 May 2013.	It is expected that the NCB-III project is expected to commence operations in the year 2015-16 by conclusion of the litigations and the consequent period of completion as per the concession Agreement. Hence only 50% of MGT capacity of 2.5 million tonnes is considered in the income projections.																		
(4).	Income Projection (Form 2B):																			
(i).	As stated earlier, the income estimated for the year 2012-13 may be updated with actuals. The income estimates for the years 2013-14 to 2015-16 may also be reviewed, if necessary, based on the actual income earned in the year 2012-13.	Revised cost statement is furnished updating 2012-13 estimates with actuals.																		
(ii).	Note 3 to Form 2B of the prescribed formats for tariff proposal adopted by the Authority requires the major ports to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. However, no such computation has been furnished by VOCPT. Please furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at VOCPT's existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration.	Till the year 2013-14 the income projections are made based on the B.E. 2013-14 and beyond the year 2014-15 to 2015-16 the income projections are made based on the income of B.E 2013-14 plus additional income to be received from PPP Projects in the pipe line.																		
(iii).	Furnish royalty/revenue share likely to accrue from each of the BOT/PPP operators separately for the years 2013-14 to 2015-16.	Statement showing year-wise royalty/revenue share receivable from PSA SICAL and other PPP Operators' is given below: <div style="text-align: right;">(₹ in lakhs)</div> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>BOT/ PPP operators</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>1.</td><td>PSA SICAL</td><td>8,927.04</td><td>10,111.55</td><td>10,111.55</td><td>10,111.55</td></tr><tr><td>2.</td><td>NCB-II</td><td></td><td></td><td></td><td>5,392.47</td></tr></table>	Sl. No.	BOT/ PPP operators	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	1.	PSA SICAL	8,927.04	10,111.55	10,111.55	10,111.55	2.	NCB-II				5,392.47
Sl. No.	BOT/ PPP operators	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15															
1.	PSA SICAL	8,927.04	10,111.55	10,111.55	10,111.55															
2.	NCB-II				5,392.47															

		<table><tr><td>3.</td><td>NCB-III</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1,282.96</td></tr><tr><td>4.</td><td>NCB-IV</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1,117.46</td></tr><tr><td>5.</td><td>VIII Berth</td><td></td><td></td><td></td><td>966.75</td><td>1793.16</td></tr><tr><td>6.</td><td>Shallow water-cement</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>172.87</td></tr><tr><td>7.</td><td>Shallow water-const. material</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>91.81</td></tr><tr><td>8.</td><td>Upgradation of Mech. Equip.</td><td></td><td></td><td></td><td>313.13</td><td>313.13</td></tr><tr><td></td><td>Total Royalty/ Revenue share</td><td>8,927.04</td><td>10,111.55</td><td>10,111.55</td><td>16,783.89</td><td>20,275.40</td></tr></table>	3.	NCB-III					1,282.96	4.	NCB-IV					1,117.46	5.	VIII Berth				966.75	1793.16	6.	Shallow water-cement					172.87	7.	Shallow water-const. material					91.81	8.	Upgradation of Mech. Equip.				313.13	313.13		Total Royalty/ Revenue share	8,927.04	10,111.55	10,111.55	16,783.89	20,275.40	
3.	NCB-III					1,282.96																																														
4.	NCB-IV					1,117.46																																														
5.	VIII Berth				966.75	1793.16																																														
6.	Shallow water-cement					172.87																																														
7.	Shallow water-const. material					91.81																																														
8.	Upgradation of Mech. Equip.				313.13	313.13																																														
	Total Royalty/ Revenue share	8,927.04	10,111.55	10,111.55	16,783.89	20,275.40																																														
(iv).	Breakup of income from 'Others' at Sl.No.A(V) of Form-2B for the years 2013-14 to 2015-16 may be furnished.	The income from Others at A(V) represents the revenue share from NCB II and 8 th Berth Container Terminal in 2014-15, and in addition, from NCB III, NCB IV, SWB (Cement), SWB (Construction Materials) in 2015-16. Detailed working of revenue share estimation is furnished.																																																		
(v).	VOCPT has estimated traffic from various upcoming PPP projects for the years 2014-15 and 2015-16. In this context, following information may be furnished projectwise alongwith detailed workings explaining its treatment in the cost statement-																																																			
	(a).Please indicate the exact/expected date of commencement of the PPP projects.	<p>Details are furnished. Summary position is given below:</p> <table><tr><th>Project Name/ Berth No.</th><th>BOT operator to whom project is awarded</th><th>Date of LA</th><th>Expected date of commencement operations</th></tr><tr><td>Berth No.8</td><td>M/s.Dakshin Bharat Gateway Terminal Private Ltd., Mumbai</td><td>04.09.2012</td><td>June 2014</td></tr><tr><td>NCB-II</td><td>M/s.Tuticorin Coal Terminal Pvt. Ltd., Mumbai</td><td>11.09.2010</td><td>February 2014</td></tr><tr><td>NCB-III</td><td colspan="3">Awaiting clearance from Hon'ble Supreme Court for issue of Letter of Award</td></tr><tr><td>NCB-IV</td><td>M/s.TRANSSTORY-North Cargo Berth-IV Port Pvt. Limited, Hyderabad</td><td>17.4.2013</td><td>24 months from the date of Award of concession</td></tr><tr><td>Shallow draught construction material</td><td colspan="3">Under litigation. Judgment is awaited.</td></tr><tr><td>Shallow draught (cement)</td><td>M/s.TRANSSTORY-Shallow Draught Berth Port Pvt. Limited, Hyderabad</td><td>17.4.2013</td><td>24 months from the date of Award of concession</td></tr><tr><td>Mechanised handling</td><td>M/s.IMC-PSTS Pvt. Limited Consortium, Chennai</td><td>3.5.2013</td><td>January 2014</td></tr></table>					Project Name/ Berth No.	BOT operator to whom project is awarded	Date of LA	Expected date of commencement operations	Berth No.8	M/s.Dakshin Bharat Gateway Terminal Private Ltd., Mumbai	04.09.2012	June 2014	NCB-II	M/s.Tuticorin Coal Terminal Pvt. Ltd., Mumbai	11.09.2010	February 2014	NCB-III	Awaiting clearance from Hon'ble Supreme Court for issue of Letter of Award			NCB-IV	M/s.TRANSSTORY-North Cargo Berth-IV Port Pvt. Limited, Hyderabad	17.4.2013	24 months from the date of Award of concession	Shallow draught construction material	Under litigation. Judgment is awaited.			Shallow draught (cement)	M/s.TRANSSTORY-Shallow Draught Berth Port Pvt. Limited, Hyderabad	17.4.2013	24 months from the date of Award of concession	Mechanised handling	M/s.IMC-PSTS Pvt. Limited Consortium, Chennai	3.5.2013	January 2014														
Project Name/ Berth No.	BOT operator to whom project is awarded	Date of LA	Expected date of commencement operations																																																	
Berth No.8	M/s.Dakshin Bharat Gateway Terminal Private Ltd., Mumbai	04.09.2012	June 2014																																																	
NCB-II	M/s.Tuticorin Coal Terminal Pvt. Ltd., Mumbai	11.09.2010	February 2014																																																	
NCB-III	Awaiting clearance from Hon'ble Supreme Court for issue of Letter of Award																																																			
NCB-IV	M/s.TRANSSTORY-North Cargo Berth-IV Port Pvt. Limited, Hyderabad	17.4.2013	24 months from the date of Award of concession																																																	
Shallow draught construction material	Under litigation. Judgment is awaited.																																																			
Shallow draught (cement)	M/s.TRANSSTORY-Shallow Draught Berth Port Pvt. Limited, Hyderabad	17.4.2013	24 months from the date of Award of concession																																																	
Mechanised handling	M/s.IMC-PSTS Pvt. Limited Consortium, Chennai	3.5.2013	January 2014																																																	
	(b).The additional income likely to accrue from the land to be allotted, if any, on lease to BOT operators for PPP projects.	The land allotment to PPP operators is yet to take place. There is no such requirement. However, the water front area is leased to the PPP operators of NCB II, NCB IV, Shallow Draught Berth (Cement) and Berth area leased to VIII Berth Container Terminal Operator. The licence fees collected and anticipated for NCB II is ₹1.29 crores and for VIII Berth Container Terminal it is `0.99 crores in 2011-12 and 2012-13 respectively. For Shallow Draught Berth (Cement), the License Fees is `50.31 Lakhs received in 2013-14. Thereafter, the same shall accrue annually. Regarding the other berths, from the date of handing over of assets to occur, the licence fees as per the agreement are considered.																																																		
	(c).The anticipated royalty/ revenue share for new PPP projects envisaged to be commissioned in the years 2014-15 and 2015-	Details already furnished at point 4(iii) above.																																																		

	16 along with detailed working. Please show that treatment of revenue share receipts is considered in line with clause 2.8.3. of the 2005 tariff guidelines.													
	(d). The amount of upfront fee likely to be received by the VOCPT from the PPP operator/s for the various projects. Also indicate the treatment given to upfront fee received/ receivable by VOCPT.	The upfront amount has been received only from Berth No. VIII Container Terminal Operator of 5.00 crores as per Concession Agreement with the said operator. The same has been accounted as revenue receipt in 2012-13 as per the accounting policy of the Port uniformly followed for all the years.												
	(e). VOCPT is requested to capture the anticipated income as at (a), (b) and (c) above in the income estimation for the respective years and furnish the revised cost statements.	The required details are incorporated in the TAMP format.												
(vi).	The port has estimated 7% reduction in income from estate rentals in the year 2012-13 over the actual estate revenue earned during the year 2011-12. For the year 2013-14, it has estimated 0.27% increase in estate revenue over the actual earned in the previous year. For the subsequent years i.e. 2014-15 and 2015-16, income is maintained at the level of 2013-14. In this regard, the following may be furnished:													
	(a). Please indicate the additional revenue likely to accrue on account of proposal filed by VOCPT for revision in estate rentals from 1 July 2007 to 30 June 2012 and from 1 July 2012 to 30 June 2017 which is under consideration by the Authority. The port may clarify whether the income estimated from estate includes the effect of additional revenue likely to accrue in view of revision proposed in the estate rental which is being processed as a separate case by the Authority.	<div>The additional revenue likely to accrue on account of the proposals submitted by the Port for revision in estate rentals is furnished below:</div> <table><tr><th colspan="4">(₹ in lakhs)</th></tr><tr><th>Description</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th></tr><tr><td>Lease Rent</td><td>890.22</td><td>2574.76</td><td>2622.32</td></tr></table>	(₹ in lakhs)				Description	2011-12	2012-13	2013-14	Lease Rent	890.22	2574.76	2622.32
(₹ in lakhs)														
Description	2011-12	2012-13	2013-14											
Lease Rent	890.22	2574.76	2622.32											
	(b).As stated in para 4(v)(b) above, please confirm and show that the lease rental likely to accrue from the BOT/PPP operators for the projects awarded by the VOCPT for the years 2013-14 to 2015-16 is considered in the estimates.	As already indicated in para 4(v)(b), the licence fees for allotment of waterfront for the specific PPP operators is incorporated in the actual income for 2011-12 and 2012-13 and income projections for 2013-14, 2014-15 and 2015-16.												
	(c).Confirm that annual escalation of 2% as per the Government guidelines on land policy 2010 is considered in the income estimation from estate rentals.	Yes.												
(vii).	The VOCPT is requested to confirm that all the income estimates are at rates approved in the existing Scale of Rates of the VOCPT.	Yes.												
(5).	Consolidated Income & Cost Statement (Form-3A): The cost statement relating to the railway activity shows deficit in the existing arrangement, for all the years under consideration. The port has set off the part of deficit reflected in the cost statement of the railway activity for the past period 2007-08 to 2010-11 from overall surplus position in the year 2010-11 and 2011-12. In this regard attention is drawn to para 17(xv) of the last tariff Order wherein it is clearly stated that Railway activity does not fall within jurisdiction of this Authority. In the last tariff Order, the Port was advised to file suitable proposal with Railway Board seeking hike in railway related charges in view of deficit in the railway activity. In this regard, please furnish the following:													
(i).	Steps taken to make the railway activity self-reliant.	The Railway Board has been approached to revise the Railway Siding Charges vide Port's letter No.A-1/61/2006 dated 14.10.2010 and subsequent reminders. The response of the Ministry of Railways is not positive. Hence, the Port may be allowed to absorb the Railway Deficit for the past years upto 2012-13 in the General												
(ii).	Efforts made to review and revise the terminal charges with the approval of Railway Board.													

		Revision Exercise of the Port.
(iii).	The necessity for the other port charges to cross-subsidise this activity.	Railway activity is not an exclusive activity but is incidental to cargo handling. Hence, it is appropriate that the deficit is absorbed by other activities. The same may please be admitted.
(6).	Operating Expenditure:	
(i).	<p>The total operating expenditure under cargo handling activity is estimated to increase by 7.8%, 7.2% and 7.8% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively over the estimates respective previous years, vessel related activity is estimated to reduce by -15.8%, -9.4% and 5.3% increase in the years 2013-14 to 2015-16 over the estimates of the respective previous years, Estate activity is estimated to increase by 4.1%, 6.7% and 6.7% and the Management and General Overheads are estimated to increase by 5.8%, 6.5% and 6.5% in the years 2013-14 to 2015-16 over the estimates respective previous years.</p> <p>The Authority vide letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 27 June 2013 has communicated to all Major Port Trust including VOCPT that an annual escalation of 7% is decided to be allowed in the tariff cases to be decided in the year 2013-14. Explain reasons, if any, for estimating the expenditure in cargo handling activity higher than the allowable annual escalation of 7%.</p>	Regarding Cargo Handling and Storage, the expenditure for 2013-14 is with respect to the major expenditure of Repairs and Rehabilitation of Korampallum Surplus Course Bridge and Railway overbridge as well as depreciation on new assets created like Alternative escape route road from Thermal Roundana to Muthiapuram and fresh maintenance contract for Wharf Crane after Warranty period and Road maintenance. Regarding Port and dock activity, periodical major dry docking executed in 2012-13 & 2013-14 in respect of MT Thiruvalluvar, MT Tuticorin, ML Bharathi, ML Tuticorin. The same is not recurring in subsequent years. Hence the expenditure for 2014-15 is reduced. However, the figures are updated after incorporating the actual for 2012-13 and anticipated expenditure in 2013-14 for dry docking and other major expenditure.
(ii).	As the financial year 2012-13 is already over, expenditure figures in Form-3B as well as in Form-3A may be updated with the actuals as per provisional/ draft accounts.	Furnished in Form-3A & 3B.
(iii).	Form-3B:	
	(a). SI. No. A(I)(i) in Form 3B shows reduction in the strength of employees by 10%, 10% & 13% in the years 2013-14, 2014-15, & 2015-16 respectively over the estimate of respective previous years. Explain the reasons for estimating increase in salaries and wages by 10%, 6.5% & 6.5% in the years 2013-14 to 2015-16 despite estimating reduction in number of employees during this period.	Increase in salaries & wages is contributed by normal increase per annum @ 12%. The drop in number of employees is less than prop. vis-à-vis increase in financial element. Hence, the increase is justified on the above lines. Allowance has been given for the retirement.
	(b). The annual escalation in unit cost of employee is escalated by 22%, 18%, 22% in the years 2013-14 to 2015-16 respectively over the estimates of respective previous years as against annual escalation of 7% decided to be allowed by the Authority in the tariff cases to be decided in the year 2013-14. The VOCPT may therefore review the estimates in line with annual escalation applicable for these years.	The salaries and wages on an average are escalating by 12% annually. In addition, 15% increase in wages for revision of salaries with effect from 1.1.2012 has been included. For 2013-14 also, the same is to be accommodated after giving the allowance for retirement. Hence the increase over 2011-12 salary is justified. The figures are since updated with Actuals 2012-13.
	(c). Power and fuel cost: Clause 2.5.1 of the tariff guidelines stipulates that the expenditure projections should be in line with traffic projections and adjusted for price fluctuation. Generally, the consumption of power and fuel may vary with reference to the traffic growth. The power and fuel cost estimated by the VOCPT, however, does not seem to factor the traffic growth anticipated in the years 2013-14 to 2015-16. The VOCPT may, if necessary, review the estimates in power and fuel costs.	The usage of power for traffic handling is only with respect to Wharf Crane, the utilisation of which is unpredictable due to usage of ship derricks and the volatility of the usage of wharf cranes in the past three years as follows: 2010-11- 47.73% 2011-12- 37.10% and 2012-13- 31.82%. Regarding consumption of fuel, the same is in consonance with traffic projections read with increased parcel size of the vessels. Hence, the projections are found to be in order.
	(d). Stores and Spares:	Actuals 2012-13 are incorporated and future

	The estimates of stores and spares for the years 2013-14 to 2015-16 is based on 2012-13 estimates which shows steep increase of 267.65% over the actuals of previous year 2011-12. The port is requested to update actuals for the year 2012-13 and also review the estimates for the years 2013-14 to 2015-16. In case there is steep increase in actual cost of stores and spares during the year 2012-13, then the reasons for the same may be furnished.	projections are appropriately considered.
(iv).	Depreciation: The sum of depreciation indicated in consolidated cost statement (Form-3A) (excluding railways and dredging depreciation) and depreciation for railways and dredging indicated in Statement-A, do not tally with the depreciation considered in Form-4A. The VOCPT is requested to reconcile the Depreciation (as per the Companies Act) in both these statements for each of the years 2011-12 to 2015-16.	Since reconciled in both the statements and furnished in Form-3A & 4-A. As per the revised format, the figures in Form 3A and Form 4A are tallied. [The reconciliation stated to have been furnished is not attached.]
(7).	Finance & Miscellaneous Income: The FMI income (excluding railway and dredging) shows a sudden reduction from ₹2276.4 lakh in the year 2010-11 to ₹ 1273.45 lakh in 2011-12 actuals. The FMI income estimated in the year 2012-13 at ₹1594.72 lakhs is estimated to reduce to ₹786.94 lakh, ₹794.81 lakh and ₹ 802.75 lakh in the years 2013-14 to 2015-16 respectively. Explain the reason for estimating sudden reduction in the FMI income during the years 2013-14 to 2015-16 over the actuals in 2011-12 and estimates of 2012-13.	The reduction in Finance and Miscellaneous Income in 2011-12 and 2012-13 was due to reduced surplus funds on account of utilisation of existing funds for Dredging carried out for draft to 12.8 m of approach channel and basin in 2011-12 at a cost of ₹ 472.00 crores. However, on account of receipt of grant of ₹100.13 crores in January 2013, ₹24.50 crores in March 2013 and ₹40.50 crores in July 2013, the interest calculations are updated and the revised figures are considered.
(8).	Finance & Miscellaneous Expenses:	
(i).	The Port has considered annual contribution to Pension Fund and Gratuity Fund of Serving employees and Retirees at ₹553 lakhs and ₹123 lakhs for each of the years 2012-13 and 2013-14. From statement-(A), it is seen that the VOCPT has excluded contribution to Pension Fund, Gratuity Fund and Pension payments to the tune of ₹4337.58 lakhs, ₹4730 lakhs, and ₹4901 lakhs in the year 2011-12 to 2013-14 respectively under the head FME. Note 6 to Form-3A stipulates that pension payments made by the port to the extent not drawn from the fund and the contribution made to the pension fund relevant to current year towards pension liabilities of existing employees based on actuarial valuation shall be considered as cost under the head FME. Please confirm compliance of this note.	The pension payments and contribution to pension fund with respect to shortfall in Pension Fund based on actuarial valuation are considered separately to work out the Pension Fund Levy. This may please be admitted.
(ii).	Please confirm that the onetime expenses such as arrears of wages/pension, VRS compensation is excluded from the FME.	It is excluded.
(9).	Form-3C: With reference to Form-3C, it is seen that Contribution to Pension Fund & Gratuity Fund is ₹1450 lakhs and ₹350 lakhs respectively aggregating to ₹1800 lakhs, whereas, the Annual accounts for the year 2011-12 report the total contribution to Pension Fund & Gratuity Fund at ₹2000 lakhs. The VOCPT is requested to reconcile the difference in Form-3C and the Annual accounts for the year 2011-12.	The difference is due to creation of accrual in 2011-12 in General Revenue which has been considered in subsequent years. However, in the revised calculations, the issue is appropriately considered as per actuals 2011-12 & 2012-13.
(10).	Please confirm that the cost statements for main activities/ sub-activities are prepared in line with the general instruction given in Form 5 of the cost format. The basis of allocation of Management and General Overhead, Finance and Miscellaneous Income and Miscellaneous Expenditure between various activities/ sub-activities may be indicated.	Yes. The Management & General Overhead and F & M expenditure are allocated based on the direct cost excluding depreciation and the F & M Income is apportioned based on direct income of respective activity. Instructions of Form-5 are complied with.
(11).	Capital employed:	
(i).	Form-4A: The figures furnished in Form-4A may be revised/ modified in light of the following observations:	

	(a). Annual Accounts for the year 2011-12 report deletions of ₹68.37 lakhs from the gross block. However, Form 4A does not show any deletion of assets in the year 2011-12. Moreover, the gross block of fixed assets, addition to gross block, etc., in Form-4A do not match with figures reported in the Annual Accounts for the year 2011-12. The figures in Form-4A may be reconciled with Schedule III of Annual Accounts for the year 2011-12 and 2012-13(provisional/ draft accounts).	Since reconciled with respect to Actuals 2012-13.																																																																																																																																														
	(b).As the financial year 2012-13 is already over, the details furnished in Form-4A and 4B may be updated with actuals for the year 2012-13. Estimates for subsequent years 2013-14 to 2015-16 may be reviewed, if necessary, based on 2012-13 actuals.	Updated and furnished.																																																																																																																																														
	<p>(c).Details of project/ feasibility reports relied upon for taking the investment proposed by VOCPT in the years 2013-14 to 2015-16 along with the summary of the recommendations contained in those reports may be furnished for perusal. Kindly state whether these proposed additions will have the effect of addition to the traffic, capacity, reduction in unit cost and improvement in operational efficiency vide clause 2.6.3 of the tariff guidelines. Please furnish the details of the proposed additions in the following format:</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Proposed additions</th><th>Value</th><th>Actual/ Expected Date/ year of commissioning</th><th>Status as on 31 March 2013</th><th>Additional Capacity #</th><th>Additional traffic year-wise *</th></tr><tr><td>1.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>6.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>7.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>8.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>9.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>10.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> <p># Confirm it is considered in designed capacity in Form 2B.</p> <p>* Confirm it is captured in overall traffic projections of the port.</p>	Sr. No.	Proposed additions	Value	Actual/ Expected Date/ year of commissioning	Status as on 31 March 2013	Additional Capacity #	Additional traffic year-wise *	1.							2.							3.							4.							5.							6.							7.							8.							9.							10.							<p>The statement showing details of proposed additions in capacity and traffic is given below:</p> <table><tr><th rowspan="2">Proposed Additions</th><th rowspan="2">Value/ Capital cost</th><th rowspan="2">Expected date of commissioning</th><th rowspan="2">Present status</th><th rowspan="2">Additional capacity</th><th colspan="2">(Capacity in Million Ton)</th></tr><tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>NCB-I</td><td>Deposit terms</td><td>Jan-14</td><td>Under Construction</td><td>4.50</td><td>2.50</td><td>2.00</td></tr><tr><td>NCB-II</td><td>332.09</td><td>2014-15</td><td>Under Award of concession</td><td>6.93</td><td>5.00</td><td>--</td></tr><tr><td>NCB-III</td><td>419.82</td><td>2015-16</td><td>Under Litigation</td><td>9.15</td><td>--</td><td>2.50</td></tr><tr><td>NCB-IV</td><td>354.32</td><td>2015-16</td><td>Under Award of concession</td><td>9.15</td><td>--</td><td>2.50</td></tr><tr><td>Conversion of VIII Berth as container terminal</td><td>294.85</td><td>2014-15</td><td>Under Construction</td><td>5.20</td><td>1.20</td><td>1.03</td></tr><tr><td>Shallow berth cement</td><td>84.09</td><td>2015-16</td><td>Under Award of concession</td><td>2.67</td><td>--</td><td>0.80</td></tr><tr><td>Shallow berth constn. Material</td><td>63.51</td><td>2015-16</td><td>Under Litigation</td><td>2.01</td><td>--</td><td>0.40</td></tr><tr><td>Dredging before PPP Berths</td><td>1,234.79</td><td>2015-16</td><td>Under process in Ministry</td><td colspan="3">In built in the respective PPP projects</td></tr></table> <p>Confirmed.</p> <p>Confirmed.</p>	Proposed Additions	Value/ Capital cost	Expected date of commissioning	Present status	Additional capacity	(Capacity in Million Ton)		2014-15	2015-16	NCB-I	Deposit terms	Jan-14	Under Construction	4.50	2.50	2.00	NCB-II	332.09	2014-15	Under Award of concession	6.93	5.00	--	NCB-III	419.82	2015-16	Under Litigation	9.15	--	2.50	NCB-IV	354.32	2015-16	Under Award of concession	9.15	--	2.50	Conversion of VIII Berth as container terminal	294.85	2014-15	Under Construction	5.20	1.20	1.03	Shallow berth cement	84.09	2015-16	Under Award of concession	2.67	--	0.80	Shallow berth constn. Material	63.51	2015-16	Under Litigation	2.01	--	0.40	Dredging before PPP Berths	1,234.79	2015-16	Under process in Ministry	In built in the respective PPP projects		
Sr. No.	Proposed additions	Value	Actual/ Expected Date/ year of commissioning	Status as on 31 March 2013	Additional Capacity #	Additional traffic year-wise *																																																																																																																																										
1.																																																																																																																																																
2.																																																																																																																																																
3.																																																																																																																																																
4.																																																																																																																																																
5.																																																																																																																																																
6.																																																																																																																																																
7.																																																																																																																																																
8.																																																																																																																																																
9.																																																																																																																																																
10.																																																																																																																																																
Proposed Additions	Value/ Capital cost	Expected date of commissioning	Present status	Additional capacity	(Capacity in Million Ton)																																																																																																																																											
					2014-15	2015-16																																																																																																																																										
NCB-I	Deposit terms	Jan-14	Under Construction	4.50	2.50	2.00																																																																																																																																										
NCB-II	332.09	2014-15	Under Award of concession	6.93	5.00	--																																																																																																																																										
NCB-III	419.82	2015-16	Under Litigation	9.15	--	2.50																																																																																																																																										
NCB-IV	354.32	2015-16	Under Award of concession	9.15	--	2.50																																																																																																																																										
Conversion of VIII Berth as container terminal	294.85	2014-15	Under Construction	5.20	1.20	1.03																																																																																																																																										
Shallow berth cement	84.09	2015-16	Under Award of concession	2.67	--	0.80																																																																																																																																										
Shallow berth constn. Material	63.51	2015-16	Under Litigation	2.01	--	0.40																																																																																																																																										
Dredging before PPP Berths	1,234.79	2015-16	Under process in Ministry	In built in the respective PPP projects																																																																																																																																												
	<p>(d). (i). The Authority has fixed upfront tariff for VOCPT for various PPP Projects viz. North Cargo Berth-II, III, IV Shallow Draught Berth, VIIIth Berth, etc. On preliminary scrutiny of Form 4B, it appears that the following additions proposed to the gross block are with reference to the new PPP projects coming up in the VOCPT.</p> <table><tr><th colspan="4">2012-13:</th></tr><tr><td>(a).</td><td>Dredging the dock basin and channel to cater 12.80m draught vessel</td><td>-</td><td>20 crores</td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">2014-15:</th></tr><tr><td>(a).</td><td>Dredging in front of NCB-II</td><td>-</td><td>209 crores</td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">2015-16:</th></tr><tr><td>(a).</td><td>Dredging in front of NCB-III, IV, Shallow Water I & II</td><td>-</td><td>711 crores</td></tr></table> <p>Since the proposed investments seem to be cater to the new PPP projects, please justify why the other users who may not be availing the benefit of proposed investments should bear the financial burden of increased tariff.</p>	2012-13:				(a).	Dredging the dock basin and channel to cater 12.80m draught vessel	-	20 crores	2014-15:				(a).	Dredging in front of NCB-II	-	209 crores	2015-16:				(a).	Dredging in front of NCB-III, IV, Shallow Water I & II	-	711 crores	<p>The revised positions is furnished as detailed below:</p> <table><tr><th colspan="4">2013-14:(in crores)</th></tr><tr><td>(a).</td><td>Dredging the dock basin and channel to cater 12.80m draught vessel</td><td colspan="2">18.63</td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">2013-14 & 2014-15</th></tr><tr><td>(a).</td><td>Dredging in front of NCB-II & SWB berths</td><td>2013-14 382.79</td><td>2014-15 81.18</td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">2014-15 & 2015-16</th></tr><tr><td>(a).</td><td>Dredging in front of NCB-III, IV, & Others</td><td>2014-15 300.00</td><td>2015-16 552.00</td></tr></table> <p>As the said berths are common user facility and not captive berths and involve interchangeability between berths, the cost is proposed to be absorbed from all vessels calling at the berth considering the principle “What the trade can bear”.</p>	2013-14:(in crores)				(a).	Dredging the dock basin and channel to cater 12.80m draught vessel	18.63		2013-14 & 2014-15				(a).	Dredging in front of NCB-II & SWB berths	2013-14 382.79	2014-15 81.18	2014-15 & 2015-16				(a).	Dredging in front of NCB-III, IV, & Others	2014-15 300.00	2015-16 552.00																																																																																														
2012-13:																																																																																																																																																
(a).	Dredging the dock basin and channel to cater 12.80m draught vessel	-	20 crores																																																																																																																																													
2014-15:																																																																																																																																																
(a).	Dredging in front of NCB-II	-	209 crores																																																																																																																																													
2015-16:																																																																																																																																																
(a).	Dredging in front of NCB-III, IV, Shallow Water I & II	-	711 crores																																																																																																																																													
2013-14:(in crores)																																																																																																																																																
(a).	Dredging the dock basin and channel to cater 12.80m draught vessel	18.63																																																																																																																																														
2013-14 & 2014-15																																																																																																																																																
(a).	Dredging in front of NCB-II & SWB berths	2013-14 382.79	2014-15 81.18																																																																																																																																													
2014-15 & 2015-16																																																																																																																																																
(a).	Dredging in front of NCB-III, IV, & Others	2014-15 300.00	2015-16 552.00																																																																																																																																													
	(ii). Please indicate the present status of the projects and	Present status of the projects are as noted																																																																																																																																														

	<p>also clarify the vessels/ berths likely to be benefited by the increased draft.</p> <p>If the proposed investments is to provide increased draft to a particular size of vessels calling at specified berths, then port may justify the reasons why other vessel who may not benefit from the increased draft should bear the financial burden by way in increase in tariff.</p>	<p>below: NCB II: Awarded. Expected to be commissioned 2014-15 NCB IV: Awarded. Expected to be commissioned 2015-16. SWB(Con):Litigation. Expected to be commissioned 2015-16 SEB(Cement): Expected to be commissioned 2015-16.</p> <p>Same as in 11(d) ii.</p>									
	(iii). Confirm if the work has been awarded, if so, furnish the details with documentary support. The period of completion of the proposed dredging project may also be indicated.	Details already furnished.									
	(iv). Kindly confirm that the additions proposed to the gross block of assets are in accordance with the planned expenditure stated in BE/RE 2013-14 and sanction of the Government, wherever necessary, is obtained in this regard. Indicate the sanction amount of capital expenditure, the financing pattern, the government grant, if any, alongwith the year-wise plans of the capital expenditure. Furnish a copy of the said sanction report.	<p>Yes.</p> <p>List of Capital employed (additions) for the years 2013-14 to 2015-16 is furnished. It is confirmed that except Capital Dredging Project, and Procurement of High powered tug, all other schemes proposed are within the delegated powers of the Board of Trustees of our Port. Regarding Capital Dredging to 12.8 mr (Phase I,II,III), the sanction for Phase I has been sought from Ministry of Shipping and is awaited. The other projects for which Government approval is required, the same will be obtained in due course coinciding with the execution of the project.</p>									
	(v). The VOCPT in para 2(vi) has stated that of ₹920 crores estimated for capital dredging, ₹ 234.87 crores is expected to be released by way of grant by the Government. In this regard the port may furnish copy of the communication from the Government in this regard.	The PIB Memorandum has been submitted to Government of India. The same is under consideration of the Ministry. On receipt of clearance from PIB, the same shall be communicated.									
	(vi). The port has stated that the capital employed considered in the cost statement is excluding the grant receivable from the Government. However, Form 4A or Form 3A do not show any such adjustment in capital employed for the purpose of claiming ROCE.	This is complied with in revised submissions.									
	(vii). Clause 2.8.3 of the tariff guidelines require the major ports to utilise the funds available in the escrow account (which is created from the receipt of revenue share from private operator) for the purpose of creation/ modernisation of port infrastructure facilities within the stipulated time period. In this context, port may explain why the proposed expenditure on capital dredging cannot be funded from the balance available in the Escrow account in accordance with the provision prescribed in the tariff guidelines.	The Escrow Fund is since utilised with respect to availability of surplus in the revised submissions.									
	(viii). The proposed additions to Gross block of ₹ 711 crores for Dredging in the year 2015-16 includes the dredging in front of shallow water berths both I & II. It is understood from the VOCPT letter No.FIN-OFCJ-PRJ-PPP P-IV-13 dated 28 May 2013 that there is some pending litigation with reference to shallow water berth relating to construction material PPP project. The port has also not projected any traffic from PPP	<p>The revised phasing of the capital dredging cost for NCB II,III,IV, SWB(Con.)and SWB(Cement) is furnished below:-</p> <table border="1"> <tr> <th colspan="3">2013-14 & 2014-15:</th></tr> <tr> <td>(a).</td><td>Dredging in front of NCB-II & SWB berths</td><td>₹ 382.79 crores 2013-14 ₹ 81.18crores 2014-15</td></tr> <tr> <th colspan="3">2015-16:</th></tr> </table>	2013-14 & 2014-15:			(a).	Dredging in front of NCB-II & SWB berths	₹ 382.79 crores 2013-14 ₹ 81.18crores 2014-15	2015-16:		
2013-14 & 2014-15:											
(a).	Dredging in front of NCB-II & SWB berths	₹ 382.79 crores 2013-14 ₹ 81.18crores 2014-15									
2015-16:											

	<p>project relating to shallow water berth (construction material). Given the above position, the port is requested to confirm whether the investment proposed for capital dredging in front of SDW relating to construction material project will be commenced and be completed in this tariff cycle. Please furnish breakup of the dredging cost proposed for this berth of the total proposed investment of ₹ 711 crores during the year 2015-16. The port is also requested to confirm whether the dredging expenditure estimated for NCB- III berth will materialise in this tariff cycle in view of pending court case indicated by the port.</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="959 172 1023 219">(a).</td><td data-bbox="1023 172 1230 219">Dredging in front of NCB-III, IV, & Others</td><td data-bbox="1230 172 1441 219">₹300 crores 2014-15 ₹552 crores 2015-16</td></tr> </table> <p>It is confirmed that all the projects will be completed during the tariff cycle upto 31.3.2016.</p>	(a).	Dredging in front of NCB-III, IV, & Others	₹300 crores 2014-15 ₹552 crores 2015-16
(a).	Dredging in front of NCB-III, IV, & Others	₹300 crores 2014-15 ₹552 crores 2015-16			
	<p>(ix). Additions proposed to the gross block in Form 4B show that the port proposes to incur ₹209 crores in the year 2014-15 towards dredging in the front of NCB-II and ₹711.00 crores towards dredging in front of NCB-III, IV shallow draft berths I and II. Para 2(vi) of the proposal of VOCPT states that of ₹920 crores capital dredging cost, ₹234.87 crores is expected to be released by the Government. The port may furnish copy of communication from the Government in this regard.</p>	<p>The PIB Memorandum has been submitted to Government of India based on the revised capital dredging cost for Phase-I (NCB-II, SWB Cement, SWB Construction materials). The same is under consideration of the Ministry. On receipt of the clearance of PIB, the same will be communicated.</p>			
	<p>(e)(i). During the last tariff revision, as per Para 17(ix)(e) of the Order, the VOCPT had intimated that out of project cost of ₹538 crores relating to dredging the channel and dock basin to 12.80 mtrs., 35% of the project cost i.e. ₹188.30 crores will be sanctioned by Government as Grant and balance ₹349.70 crores was proposed to be met from internal resources and partly from the Escrow Account. In the cost statement prepared by us of ₹349.70 crores, ₹44.50 crores was considered in the year 2010-11 and balance ₹305.20 crores was considered in the year 2011-12 based on the position reported by VOCPT. In case the actual position with reference to this item varies from the estimates considered for the year 2011-12 [as given in para 17(xvi)(a) to (e) of our Order], then please furnish the details and also explain the treatment given in the cost statement.</p>	<p>The Grant from Government of India has been received as follows: January 2013 - ₹100.13 crores March 2013-₹24.50 crores and July 2013-₹40.50 crores. The same is considered as reduction in Capital Dredging Expenditure capitalised in 2011-12 (₹124.63 crores) & 2012-13 (₹40.50 crores) and depreciation considered for the reduced value.</p>			
	<p>(ii). The VOCPT in its proposal dated 28 February 2013, in para(v) has stated that Grant identified for the capital dredging project relating to 12.80 mtrs. draft is ₹165.13 crores. The grant indicated by the VOCPT in the current proposal differs from the position reported by VOCPT in the last tariff Order which was supported by letter from Ministry of Shipping No.PD-11015/3/2004-TPT dated 20 June 2008 sanctioning ₹188.30 crores (35% of project cost - ₹538 crores). Please clarify the position.</p>	<p>The revised cost estimates of ₹471.00 crores with a grant component of ₹165.13 crores is sanctioned by the Government vide Ministry's letter no.PD-11015/3/2004-TPT dated 27.12.2012, ₹100.13 crores; sanction order No.PD-11015/3/2004-vocpt dated 19.3.2013 ₹24.50 crores & 11015/3/2004-vocpt dated 27.5.2013 ₹24.50 crores) totaling ₹165.13 crores. Hence this is in order.</p>			
	<p>(iii). The VOCPT in its proposal has stated that out of ₹165.13 crores granted by the Government by way of grant in aid, ₹100 crores is considered as Grant in the year 2012-13 and balance ₹65.13 crores is considered as reduction in capital expenditure during the year 2013-14. Please confirm receipt of grant in aid during the year 2012-13 and also explain the adjustments done in the cost statements / Annual Accounts.</p>	<p>The Grant from Government of India has been received as follows: January 2013- ₹100.13 crores March 2013-₹24.50 crores and July 2013-₹40.50 crores. The same is considered as reduction in Capital Dredging Expenditure capitalised in 2011-12 (₹124.63 crores) & 2012-13 (₹40.50 crores) and depreciation considered for the reduced value.</p>			
	<p>(f). Please confirm that the entire proposed expenditure in each of the years will be capitalized in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year.</p>	<p>Confirmed.</p>			
	<p>(g). Sl. No.VII(c) in Form-9 shows investment made from the Escrow Account for creation/ modification of port infrastructure for the years 2010-11 to 2015-16. However, Sl. No.VI of Form 4A indicates the investment out of Escrow Account as NIL for all these years. The details in S. No.VI in Form 4A may be modified to reflect the correct position.</p>	<p>Revised statement of utilisation of Escrow Fund is shown in Form-9 towards the Capital Dredging Project to 12.8 mr before the berth faces of NCB II,III,IV, SWB(Con),SWB (cement).</p>			

	Consequent modifications may also be done in the capital employed for computation of return in the sub-activity-wise, activity-wise cost statements and consolidated cost statement.	
(ii).	Working Capital: Clause 2.9.9 of the tariff guidelines, stipulate norms for estimating current assets. As per the guidelines, Sundry Debtors is to be estimated at 2 months estate revenue and 2 months railway terminal charges and cash balance at one month's cash expenses. The estimate of sundry debtors and cash balance considered by VOCPT for arriving at current assets in Form 4A do not comply with the tariff guidelines. The VOCPT is requested to modify the estimates in line with the Clause 2.9.9 of the tariff guidelines.	The estimates of Sundry Debtors and Cash balance is with reference to TAMP guidelines. There is no railway terminal charges applicable in our Port. Regarding the Estate Debtors, the items of disputed earnings and under litigation were accounted as income in the respective years but not yet recovered is considered in full since the recovery is pending for more than ten years. This may therefore please be admitted considering the nature of the long pending disputed incomes.
(12)	Statement relating to special rate for Dredging: Para 17(xxii)(e) of the last tariff Order dated 11 October 2011 gives summary of cost position relating to the capital dredging activity, attached as Annex-II of the said Order. As per the said Order, the deficit of `2889.89 lakhs assessed for the period 2004-05 (after 19.05.2005) till 2010-11 based on actuals and deficit indredging activity estimated for the year 2011-12 and 2012-13 at ₹3689.42 lakhs aggregating ₹6579.32 lakhs was to be adjusted against the revenue surplus of ₹4543.55 lakhs estimated for the years 2011-12 and 2012-13 and actual surplus of ₹378.87 lakhs assessed in the estate activity for the years 2008-09 and 2009-10. As per the last tariff Order, the balance deficit of ₹1656.90 lakhs in the dredging activity as on 31 March 2013 was to be met from modifications approved and revision in the estate rentals. It is seen that the Port has only considered the estimated surplus of ₹378.87 lakhs for adjustment in cost statement (Statement-B) relating to the dredging activity. In this regard the Port is requested to consider the following adjustments in line with the approach followed in the last tariff Order:	Revised statement relating to dredging activity incorporating Actuals 2012-13 is furnished.
(i).	For the year 2011-12, in view of our query at Sl.No.(5), the net surplus for the year 2011-12 without adjustment of deficit in the railway activity must be considered to meet the deficit in dredging activity in line with approach followed in the last tariff Order.	In view of the reply of the Port vide sl.no.5(iii) that the Railway activity is not an exclusive activity but incidental one to cargo handling activity, it is appropriate that the deficit is absorbed by the said activity till Ministry of Railways sanctions a viable rate/ traffic is sufficient enough to absorb the deficit arising out of low rate.
(ii).	The actual surplus/ deficit may be assessed for the year 2012-13 following the approach in the last tariff Order. The net surplus so assessed is to be adjusted to meet the dredging deficit in line with the approach followed in the last tariff Order by only updating the estimates with actuals.	In view of the reply for 12(i) above, it is appropriate that the deficit is absorbed by the said activity till Ministry of Railways sanctions a viable rate for the traffic handled and the same is sufficient enough to absorb the deficit arising out of low rate.
(iii).	As per Note (1) of schedule 2.5 of the Scale of Rates approved in the last tariff Order, the Special rate for dredging was to automatically cease to be in operation with effect from 1 April 2013. However, at the request of VOCPT to grant extension of validity of its SOR, the Special rate for capital dredging was also extended beyond 1 April 2013 till 30 September 2013 or until the revised SOR come into effect vide our Order No.TAMP/9/2010-TPT dated 9 May 2013. In the said Order, it was stated that the additional surplus accrued beyond 1 April 2013 will be fully adjusted in the future tariff. In this context, the actual revenue accrued to VOCPT from levy of special rate and the additional surplus earned in this activity for the extended period i.e. beyond 1 April 2013 may be furnished.	In as much as the Capital Dredging Activity is still in deficit even after the completion of the current tariff cycle in March 2016-17 and even after the actual for 2012-13 is considered. It is appropriate that the Capital dredging levy is continued without making any adjustment for the so called surplus after 1.4.2013.

(iv).	Please furnish revised statement of dredging accounts in the light of the above observations showing year-wise inflow as well as outflow for the years 2011-12 and 2012-13 (draft/provisional) and adjustments of surplus to meet the deficit in the dredging activity not done by the VOCPT in its cost statement.	Revised statement with the actual 2012-13 is furnished. For reasons mentioned at (i) to (iii) of 12, the adjustments sought does not arise.																																
(v).	In the last tariff Order, as per para 17(xxii)(c), the VOCPT was required to submit the entire analysis of the inflow/outflow of the dredging activity at the time of next tariff revision from the period when the IDBI loan was taken. VOCPT has not furnished the requisite information. The VOCPT is requested to furnish requisite analysis of dredging activity.	Furnished in Statement-C. [Statement C stated to have been furnished contain the dredging activity from the years 2011-12 to 2015-16 and not from the period when the IDBI loan was taken in the year 2005]																																
(13).	Accumulation/withdrawals from Escrow Account (Form-9):																																	
(i).	Royalty/ Revenue share receipts furnished at Sl.No.I(iii) of Form-9 from various Other PPP projects for the years 2014-15 and 2015-16 may be supported by detailed working of estimated traffic, estimated gross revenue and estimated % revenue share for each of the projects. The basis of estimation of traffic for each of the PPP project, for estimating of revenue share may be explained.	Detailed working of royalty/ revenue share estimation is furnished.																																
(ii).	As per Appendix 12 of the License Agreement with M/s.PSA SICAL, the royalty per TEU shall increase every year. However, the VOCPT has considered a uniform rate of royalty from M/s.PSA SICAL at ₹1969 per TEU w.e.f. 19 July 2011 till the year 2015-16 in view of stay order from Court. Please furnish a copy of the relevant Court Order in this regard and indicate the present status of the said court case.	The copy of Court Order making the stay absolute is furnished. M/s.PSA SICAL Terminals Ltd. has been permitted to raise the dispute under the Arbitration and Conciliation Act and the matter is under the consideration of the Arbitral Tribunal constituted for the purpose. [Copy of the Court Order stated to have been furnished is not furnished.]																																
(iii).	The port has proposed to deploy ₹5520 lakhs and ₹7450 lakhs from Escrow Account during the years 2014-15 and 2015-16 respectively to meet the capex. Please furnish the break up of these figure along with the details of projects proposed to be funded from Escrow Account.	The revised statement showing the total amount of Royalty/Revenue share receivable (year-wise) and utilisation of the Escrow Fund for the future dredging project is furnished. A summary of utilisation of Escrow Fund to meet the dredging project is given below:																																
(iv).	The port is also requested to the furnish year-wise details of the actual inflows and outflows regarding the royalty receipts and investment from the Escrow Account for the years 2011-12 to 2012-13 actuals and estimated position for the years 2013-14 to 2015-16. For this purpose the port may adopt the table given at para 17(ix)(f) in the last Order dated 11 October 2011.	<table><tr><th colspan="4">Details of amount met from Escrow Fund (Year-wise)</th></tr><tr><th>Sl. No.</th><th>Year</th><th>Name of Project</th><th>A (C)</th></tr><tr><td>1.</td><td>2011-12</td><td>Dredging the Dock basin and Channel to cater 12.80m draught vessel</td><td></td></tr><tr><td>2.</td><td>2012-13</td><td>-do-</td><td></td></tr><tr><td>3.</td><td>2013-14</td><td>Dredging in front of NCB-II & Shallow draught berth 2 nos.</td><td></td></tr><tr><td>4.</td><td>2014-15</td><td>-do-</td><td></td></tr><tr><td>5.</td><td>2015-16</td><td>Dredging in front of NCB-III, IV and others</td><td></td></tr><tr><td colspan="3">Total</td><td></td></tr></table>	Details of amount met from Escrow Fund (Year-wise)				Sl. No.	Year	Name of Project	A (C)	1.	2011-12	Dredging the Dock basin and Channel to cater 12.80m draught vessel		2.	2012-13	-do-		3.	2013-14	Dredging in front of NCB-II & Shallow draught berth 2 nos.		4.	2014-15	-do-		5.	2015-16	Dredging in front of NCB-III, IV and others		Total			
Details of amount met from Escrow Fund (Year-wise)																																		
Sl. No.	Year	Name of Project	A (C)																															
1.	2011-12	Dredging the Dock basin and Channel to cater 12.80m draught vessel																																
2.	2012-13	-do-																																
3.	2013-14	Dredging in front of NCB-II & Shallow draught berth 2 nos.																																
4.	2014-15	-do-																																
5.	2015-16	Dredging in front of NCB-III, IV and others																																
Total																																		
(14).	Cargo Handling Division (CHD):																																	
(i).	(a). Notes to accounts for the Financial Year 2011-12 forming part of the Administration Report states that the accounts of TPT Cargo Handling Labour Pool (TPTCHLP) has been merged as Cargo Handling Division (CHD) of V.O. Chidambaranar Port Trust with effect from 1 August 2011. So for the period from 1 August 2011, the financial position of CHD is included in the Annual Accounts of the VOCPT. The port is, however, requested to forward the Audited Account of TPTCHLP for the period from 1 April 2011 to 31 July 2011.	The audited accounts of the CHD for the period from 1 st April 2011 to 31 st July 2011 is furnished.																																
	(b). For the year 2011-12, two set of figures are shown in Statement-II. Please confirm the correct position relating to the year 2011-12 which is duly reconciled with the Audited	The figures furnished in the revised calculations are in conformity with the approved Accounts in respect of CHD for																																

	Accounts of TPTCHLP (from 1.4.2011 to 31.7.2011) and Accounts of Cargo Handling Division from 1.8.2011 to 31.3.2012 after the merger with VOCPT.	the period from 1.4.2011 to 31.7.2011 and 1.8.2011 to 31.3.2012.																																				
(ii).	Since the year 2012-13 is already over, the VOCPT is requested to update the cost statement relating to Cargo Handling Division with reference to the actuals for the year 2012-13 based on the draft/ provisional accounts. A copy of draft/ provisional accounts relied upon by the VOCPT to propose the (updated) cost statement may also be forwarded. The VOCPT may, if necessary, consider to review and revise the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 based on 2012-13 actuals.	Complied with. The Accounts of CHD is furnished in Juxta position alongwith the Port in the Annual Accounts 2012-13 with related schedules pertaining to CHD.																																				
(iii).	In the last tariff Order, the Authority had considered estimates for the years 2011-12 and 2012-13 to determine the rates for deployment of labour from Cargo Handling Labour Division (CHLD). Clause 2.13. of the tariff guidelines requires comparison of actual physical and financial parameters with the estimates at the time of review of rates. In this context, furnish the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order for the years 2011-12 to 2012-13 giving reasons for variation from the estimated level.	Considering the continued deficit of ₹1607.82 Lakhs as on 31.3.2013, the question of comparison of actual physical and financial figures does not arise in the case of CHD. It is pointed out that with respect to the 2011 TAMP order, there is an increase of 46.76% in actual (₹1,243.77 lakhs as against ₹847.46 lakhs)																																				
(iv).	In the last tariff Order, the actuals considered for the year 2010-11 was based on unaudited account. As per para 12(iii)(b) of the last tariff Order, (unaudited) actuals considered for the year 2010-11 is to be verified with the audited figures. The VOCPT is, therefore, requested to furnish Audited Account of TPTCHLP for the year 2010-11.	Audited Accounts of CHD for 2010-11 is furnished.																																				
(v).	Please furnish a statement reconciling the income, operating expenditure, FMI and FME reported in the Annual Accounts of CHD for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 (provisional/ draft accounts). Similarly, the estimates for the year 2013-14 may also be reconciled with Budget Estimate 2013-14 if they are relied for the purpose of estimates.	<div style="text-align: right;">(₹ in crores)</div> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Year</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14 B.E.</th></tr><tr><td>1</td><td>Op.Inc</td><td>64.48</td><td>72.02</td><td>54.31</td><td>68.22</td></tr><tr><td>2</td><td>Op.Exp</td><td>57.33</td><td>51.66</td><td>57.54</td><td>61.64</td></tr><tr><td>3</td><td>FMI</td><td>0.46</td><td>0.59</td><td>0.68</td><td>0.25</td></tr><tr><td>4</td><td>FME</td><td>8.08</td><td>20.00</td><td>13.53</td><td>14.00</td></tr><tr><td>5</td><td>Deficit</td><td>(-) 0.47</td><td>0.96</td><td>(-)16.08</td><td>(-)7.17</td></tr></table> <p>[The above table furnished by VOCPT is gist of income and expense and surplus/ deficit as per Annual Accounts for CHD for respective years and B.E. of 2013-14. It is not a reconciliation statement.]</p>	Sl. No.	Year	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14 B.E.	1	Op.Inc	64.48	72.02	54.31	68.22	2	Op.Exp	57.33	51.66	57.54	61.64	3	FMI	0.46	0.59	0.68	0.25	4	FME	8.08	20.00	13.53	14.00	5	Deficit	(-) 0.47	0.96	(-)16.08	(-)7.17
Sl. No.	Year	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14 B.E.																																	
1	Op.Inc	64.48	72.02	54.31	68.22																																	
2	Op.Exp	57.33	51.66	57.54	61.64																																	
3	FMI	0.46	0.59	0.68	0.25																																	
4	FME	8.08	20.00	13.53	14.00																																	
5	Deficit	(-) 0.47	0.96	(-)16.08	(-)7.17																																	
(vi).	During the last revision of levy for deployment of labour from TPTCHLP, the Authority in para 12(ii) had advised VOCPT to frontally address the issue of notional booking of gangs in respect of handling Thermal Coal at Coal Jetty and in case of mechanised handling of cargo in VOC I to IV berths and eliminate notional booking of gangs before the next tariff revision. The VOCPT is requested to confirm that this issue is frontally addressed by the port in the current proposal.	The manning scale of CHD is modified in line with the Tribunal Award with effect from May 2012. Hence, the issue of notional gangs does not arise.																																				
(vii)	During the last tariff revision when the port was requested to confirm whether the revised manning scales as per the National Tribunal Award is implemented with reference to the deployment of labour from TPTCHLP, the VOCPT had assured that the revised manning scales will be implemented when merger of TPTCHLP with the port after consultation with labour union. As agreed, the port was advised to capture the effect of the revised manning scale and datum during the next review/ revision. The VOCPT is, therefore, requested to confirm whether the revised manning scale as per the National Tribunal Award is implemented in the CHD and the current proposal takes into consideration the effect of revised manning scale. Apart from that the VOCPT is requested to furnish the following:	The manning scale of CHD is modified in line with the Tribunal Award with effect from May 2012. Also, the estimates take into consideration the effect of the revised manning scale as aforesaid in the actuals 2012-13 and estimates for 2013-14 to 2015-16.																																				
	(a).A statement showing a comparative position of the manning	Furnished.																																				

	scale for various commodities handled by CHD prior to and after implementation of the revised Manning scale.																																									
	(b).Please indicate the average days of employment of the cargo handling workers from VOCPT-CHD prior to implementation of National Tribunal Award and post implementation of the award.	Average days of employment before award : 19 Days Average days of employment after award : 8 Days Statement furnished.																																								
	(c).Please confirm there is no notional booking of labour from the VOCPT-CHD.	The manning scale of CHD is modified in line with the Tribunal Award with effect from May 2012. Hence, the issue of notional gangs does not arise.																																								
(viii).	Confirm whether the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 with reference to piece rate payments takes into consideration the revised datum.	Yes.																																								
(ix).	In the last revision of rates for TPTCHLP, the port agreed to propose sliding rates linked with productivity (as in Mormugao Port Trust) while reviewing the levy during the next tariff cycle. The proposal of VOCPT, however, is not found to be in line with the position agreed by it in the last tariff Order. The VOCPT is requested to adhere to the suggestion rendered in the earlier Order.	Considering the nature of operations of cargo handling by CHD,in respect of Coal at Coal Jetty II, Salt and other bulk and break-bulk cargoes and also huge deficit, it is submitted that the Port will not be in a position to propose cargo related charges on a sliding scale.																																								
(x).	Traffic:																																									
	(a). The traffic projections for Coal at Coal Jetty II, Salt and other cargo show increase of 5% in the years 2013-14 to 2015-16 over the estimates of previous years. Furnish the basis of projecting 5% increase in the traffic projection.	As per assumptions adopted in Port's calculations.																																								
	(b). Confirm that the traffic projected is in line with the growth in traffic projected in the general revision of its Scale of Rates for cargo likely to avail services of labour deployment from CHD.	Yes.																																								
(xi).	Operating income:																																									
	(a). The income from recovery of wages for deployment of workers from TPTCHLP and levy income are clubbed together in the Annual Accounts. Please furnish break up of these two items for the years 2010-11 to 2012-13 actuals and estimates for the years 2013-14 to 2015-16.	<div>(₹ in crores)</div> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th></tr><tr><td>1.</td><td>Wages</td><td>26.42</td><td>28.69</td><td>20.37</td><td>29.42</td></tr><tr><td>2.</td><td>Levy</td><td>30.43</td><td>32.80</td><td>21.38</td><td>24.80</td></tr><tr><td>3.</td><td>Pension Fund levy</td><td>7.62</td><td>10.53</td><td>12.57</td><td>14.00</td></tr></table> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1.</td><td>Wages</td><td>15.57</td><td>17.13</td></tr><tr><td>2.</td><td>Levy</td><td>25.72</td><td>28.29</td></tr><tr><td>3.</td><td>Pension Fund levy</td><td>14.66</td><td>16.12</td></tr></table>	Sl. No.	Description	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	1.	Wages	26.42	28.69	20.37	29.42	2.	Levy	30.43	32.80	21.38	24.80	3.	Pension Fund levy	7.62	10.53	12.57	14.00	Sl. No.	Description	2014-15	2015-16	1.	Wages	15.57	17.13	2.	Levy	25.72	28.29	3.	Pension Fund levy	14.66	16.12
Sl. No.	Description	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14																																					
1.	Wages	26.42	28.69	20.37	29.42																																					
2.	Levy	30.43	32.80	21.38	24.80																																					
3.	Pension Fund levy	7.62	10.53	12.57	14.00																																					
Sl. No.	Description	2014-15	2015-16																																							
1.	Wages	15.57	17.13																																							
2.	Levy	25.72	28.29																																							
3.	Pension Fund levy	14.66	16.12																																							
	(b).Confirm that the estimate of levy is based on the existing rates. The estimation of levy income may be indicated for each cargo category prescribed in the SOR.	Yes.																																								
	(c).Please furnish the detailed calculations of revenue from time rate, piece rate and levy.	Requisite details of time rate and piece rate are furnished. Levy is calculated =Tonnage handled X levy rate per tonne as per TAMP Order.																																								
(xii).	Operating Expense:																																									
	(a).Please furnish actual strength of VOCPT-CHD in 2012-13 and estimated strength for the years 2013-14 to 2015-16.	<table><tr><th>Description</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>Staff strength</td><td>898</td><td>832</td><td>791</td><td>728</td></tr></table>	Description	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	Staff strength	898	832	791	728																														
Description	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																						
Staff strength	898	832	791	728																																						
	(b). Sl. No.VI of Statement II – Total Expenditure to be met from levy furnished by VOCPT include wage revision arrears for each of the years from 2007-08 to 2015-16. In this regard, the following points may be clarified:																																									
	(i).For the period 2007-08 to 2012-13, please confirm that the actual payment to employees and employee related expense do not include the impact of wage revision.	(i). Actual payment of employees for the period from 2007-08 to 2010-11, the salary includes the impact of revision of salaries																																								

	<p>(ii).Furnish the reasons and basis for estimating wage revision arrears for the years 2013-14 to 2015-16 at ₹547.42 lakhs, 580.27 lakhs and 615.09 lakhs respectively.</p> <p>(iii).Please confirm that the estimates of expenditure for the years 2013-14 to 2015-16 do not include onetime expense such as arrears for the past period, VRS payments, etc. which is not admissible as cost item as per clause 2.5.2 of the tariff guidelines and the format prescribed by the Authority for filing the proposal.</p> <p>(iv).The payment to employees is estimated to escalate by 9.78%, 6%, and 6% for the years 2013-14 to 2015-16 over the estimates of respective previous years. Likewise, the administrative expense is also estimated to be increased by 9%, 6%, and 6% for the corresponding period. The annual escalation applied by VOCPT in the year 2013-14 is found to be higher than 7% annual escalation allowed in the tariff cases to be decided in the year 2013-14 as stated in para 6(i) of our queries above. The VOCPT is, therefore, requested to modify the estimates in line with the stated level of annual escalation allowable for this period.</p> <p>(v). The cost statement shows adjustment of ₹42.20 lakhs in each of the years 2012-13 to 2015-16 claimed to be recovered as part of expenditure towards deficit payment to ESI for the year 2011-12. Explain the reasons for claiming deficit for the past period (2011-12) to be built up in future tariff. In this regard, it is brought out that clause 2.5.2 stipulates that one time expenses such as arrears of wages/ pension, VRS compensation, contributions to Pension Fund for past liability, etc. will not be allowed as admissible cost while determining the tariff.</p>	<p>with effect from 1.1.2007. Provision for revision of salaries and wages effective from 1.1.2012 is provided at 15% of Basic Pay plus Dearness Allowance.</p> <p>(ii). Provision for revision of salaries and wages effective from 1.1.2012 is provided at 15% of Basic Pay plus Dearness Allowance.</p> <p>(iii). Clause 2.5.2 of the 2005 Tariff Guidelines is confirmed.</p> <p>(iv). This is since adopted in the revised calculations furnished.</p> <p>(v). This represents the liability arising out of the order of Employees State Insurance Corporation of India with respect to a claim raised prior to the formation of TPTCHLP in 2000. This was not provided in the earlier years. Hence, the allowance is sought for by spreading over five years. This may be admitted considering the nature of expenses and liability pertaining to the formation of TPTCHLP(now CHD).</p>
(xiii).	Finance and Miscellaneous Expenses(FME):	
	<p>(a). Justify the reasons for estimating 8% increase in the FME expenditure for the year 2013-14 over the actuals/ estimates of the respective previous year as against 7% annual escalation allowable for tariff fixation as indicated by the Authority vide its letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 27 June 2013.</p>	Due to increase in Number of Pensioners and in Pension payments, the increase is estimated at 8%.
	<p>(b). From the breakup of FME available in RE 2012-13 and BE 2013-14, it is understood that the port has considered commuted pension, pension payments, gratuity payments as well as contribution to pension/ gratuity fund. The Authority has already during the last tariff revision brought out that pension payment of existing pensioners has to be met from the Pension Fund. The VOCPT is, therefore, advised to modify the cost statement in line with the decision taken in the last tariff Order for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 as well as estimates furnished for the years 2013-14 to 2015-16.</p>	Pension Payments are excluded from the Cost Statement to arrive at the percentage of deficit. Hence no modification is required.
(xiv).	Return on Capital Employed: Furnish the detailed working of capital employed i.e. fixed assets and working capital considered by the VOCPT for	Since CHD is labour oriented Division, capital employed consists of Computers and other accessories for office. The details of

	estimating ROCE. Please furnish detailed working of computation of ROCE.	assets are furnished in Annual Accounts 2012-13 (Schedule-3).																				
(xv).	During the last revision of rates for CHD, the Authority in para 12(xiii)(c) of the Order dated 11 October 2011 had advised VOCPT to derive the rate for C&F operations at Transit Sheds and warehouse, and for Zone B at ₹10 per metric tonne and the levy for container stuffing and destuffing at 200% of the time rate wages on a scientific manner allocating the income, expenses for manpower deployment for these services while filing the proposal for next review of its levy. The VOCPT has, however, not adhered to the Authority's advice and continued to propose the existing levy for these items. In this regard, the following may be furnished/ clarified:	With the change in the method of levy as per MT for Cargoes other than Coal at Coal Jetty II and Salt, Coal at Coal Jetty II and Salt and removing the recovery of the worked wages for all, the proposal may be accepted.																				
	(a). The VOCPT is requested to furnish a statement indicating apportionment of the expenses estimated for CHLD to coal at Coal Jetty II, salt and cargo other than coal and also for container stuffing/destuffing operations, C&F operations and for Zone 'B' for arriving at the levy on per tonne basis. Alternatively, the income likely to be received from these cargo items may be excluded from the total expenditure to be recovered and the balance may be considered for recovery from coal at coal jetty II, salt and other cargo (main pool).	As the instances of container stuffing/destuffing, C&F operations at Zone-B are very meagre, the impact is very much negligible and could not be predicted. Hence, this may please be accepted.																				
	(b). The income from levy for these three items may please be furnished for the last three years as well as projections for the years 2013-14 to 2015-16 at the existing/ proposed rates.	<div style="text-align: right;">(₹ in crores)</div> <table><tr><th>Sl</th><th>Item</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>Coal jetty-II</td><td>3.13</td><td>3.66</td><td>4.02</td></tr><tr><td>2</td><td>Salt</td><td>0.21</td><td>0.14</td><td>0.16</td></tr><tr><td>3</td><td>Gl.Cargo</td><td>21.46</td><td>21.92</td><td>24.11</td></tr></table> <p>[The reply of VOCPT does not clarify whether the income estimates furnished in the above table is at the existing rates or proposed rates.]</p>	Sl	Item	2013-14	2014-15	2015-16	1	Coal jetty-II	3.13	3.66	4.02	2	Salt	0.21	0.14	0.16	3	Gl.Cargo	21.46	21.92	24.11
Sl	Item	2013-14	2014-15	2015-16																		
1	Coal jetty-II	3.13	3.66	4.02																		
2	Salt	0.21	0.14	0.16																		
3	Gl.Cargo	21.46	21.92	24.11																		
	(c). Explain the possibility of arriving at the container stuffing/ destuffing on per box basis instead of the existing unit of levy as percentage of time rate wages.	Since proposed. [In the revised proposed Scale of Rates, the CHD rate for container stuffing/ destuffing is proposed as applicable for all cargo other than coal and salt which is `61.30 on per tonne basis.]																				
(xvi).	It is seen that the average expenditure of ₹5411.79 lakhs considered in Statement-F to derive the proposed rate of levy is based on the average expenditure estimated for the years 2012-13 to 2015-16. Since the year 2012-13 is already over, the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 may be considered. The statements may be modified accordingly.	Complied with.																				
(xvii).	Pension Levy for CHD:																					
	(a). During the last revision, in para 12(xiv)(c) of the Order dated 11 October 2011 the Authority had advised the VOCPT to file audited Pension and Gratuity Fund position at the end of the tariff cycle along with the actuarial valuation for the CHLD. The port was also advised to maintain a separate account with reference to pension fund levy and furnish the audited account of pension fund for the year 2010-11 onwards for scrutiny at the time of the next tariff review. The port has, however, not submitted the audited pension fund for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 (draft/ provisional) for the CHLD. The VOCPT is advised to furnish the requisite documents.	Audited Pension Fund of CHD for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 is furnished.																				
	(b). The Pension and Gratuity Fund levy proposed by VOCPT for CHD is based on actuarial valuation as on 31 March 2012. The VOCPT may consider to update the statement based on actuarial valuation as on 31 March 2013. A copy of the actuarial valuation report may please be furnished.	Since updated and copy of Actuarial Valuation Report as on 31.3.2013 is furnished for both VOCPT and CHD.																				
	(c). The balance in the pension fund and gratuity fund as	The balance in the Pension fund (CHD) was																				

	on 31 March 2013 may be indicated. Also, clarify where the said fund balance is reported in the respective Annual Accounts.	₹80.83 crores and Gratuity Fund was ₹20.00 crores as on 31.3.2013.
	(d). The statement showing the calculation for pension fund levy shows recovery of pension fund shortfall of `2367.32 lakhs per annum over traffic of 150.05 lakh tonnes per annum to arrive at proposed pension fund levy 15.78 per tonne. In this regard, the following points may be clarified:	
	(i). Based on the traffic projected for the years 2013-14 to 2015-16 for Coal at Coal Jetty II, Salt, Other Cargo (Main Pool) the average annual traffic comes 153.65 tonnes excluding the traffic of container stuffing/ destuffing, C&F operation and Zone B. The port may modify the total tonnage considered for recovery of pension fund levy taking into consideration the average traffic of 153.65 lakhs tonnes plus the traffic of container stuffing/ destuffing, C&F operation and Zone B expected to avail the CHD service.	As the cargoes for container stuffing, destuffing are not in vogue and the cargoes of C&F operation & Zone-B are included in Main Pool (others) the issue is addressed already.
	(ii). Traffic: As per BE 2013-14, traffic projected to be handled by Cargo Handling Division with reference to Coal at Coal Jetty II, Salt, Other Cargo at Main Pool is 155.56 lakh tonnes. Whereas, the tonnage projected in the cost statement is 146.21 lakhs tonnes for the corresponding cargo item for the year 2013-14. Explain the reasons for deviation in the traffic projection from the level projected in BE 2013-14.	The cost statement is since updated with the B.E.2013-14 tonnage of 155.66 lakh tonnes.
	(iii). The RE for the year 2012-13 for Cargo Handling Division show the income from the levy for deployment of labour from CHD at ₹2282.55 lakhs as against budget estimates of ₹4285.60 lakhs. Explain the reasons for sudden drop estimated in the levy income in the RE 2012-13 as against the Budget Estimates. As stated earlier, the port is requested to update the position with reference to 2012-13 actuals based on provisional/ draft account for CHD.	Actuals 2012-13 is since adopted.
(15).	Pension Fund Levy (new tariff item proposed): The VOCPT in its proposal has in para 2(xiii) proposed to collect pension fund levy at ₹17.96 per tonne. The port has furnished Pension Fund levy calculation under Statement-A based on the shortfall in the Pension/ Gratuity Fund balance determined in Statement-D. In this regard, the port is requested to furnish clarification on the following points:	
(i).	The Pension and Gratuity Fund levy proposed by the VOCPT is based on Actuarial Valuation Report and the Pension/ Gratuity Fund Balance as on 31 March 2012. As the financial year 2012-13 is already over, the VOCPT may consider to update Statement-D based on actuarial valuation report as at 31 March 2013. A copy of the actuarial valuation report as on 31 March 2013 may be furnished. The Pension/ Gratuity Fund Balance may also be updated as on 31 March 2013 based on provisional/ unaudited accounts if the Accounts are not audited.	Updated and copy of Actuarial Valuation Report as on 31.3.2013 is furnished.
(ii).	Since the proposal of the port is to charge the levy of ₹17.96 on per tonne, it is felt that only the cargo related activities will be contributing towards the shortfall in the Pension/ Gratuity Fund. Considering that all the revenue generating activities (cargo and vessel) should meet the shortfall in this Fund balance, the port may consider to propose the levy in terms of percentage of cargo and vessel related charges (excluding the special rate for dredging). It may be noted that the Pension Fund levy approved at other Major Port Trusts like Mormugao Port Trust (MOPT), Kolkata Port Trust (KOPT) is also in terms of percentage to meet the shortfall in the Pension Fund balance as per the actuarial valuation.	This is since complied with in the revised proposal submitted. In the revised proposal, VOCPT has proposed pension fund levy at 13.93% of all tariff items excluding estate. A summary of the working is brought out in the subsequent paragraphs.

(iii).	The VOCPT may furnish the detailed breakup of cargo and vessel related revenue at the existing and proposed rate for the years 2013-14 to 2015-16. The additional revenue likely to accrue from new tariff item proposed by the port may also be furnished for each of the years 2013-14 to 2015-16.	<table><tr><th>Sl</th><th>Item</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>Coal jetty-II</td><td>3.13</td><td>3.66</td><td>4.02</td></tr><tr><td>2</td><td>Salt</td><td>0.21</td><td>0.14</td><td>0.16</td></tr><tr><td>3</td><td>Gl.Cargo</td><td>21.46</td><td>21.92</td><td>24.11</td></tr></table>	Sl	Item	2013-14	2014-15	2015-16	1	Coal jetty-II	3.13	3.66	4.02	2	Salt	0.21	0.14	0.16	3	Gl.Cargo	21.46	21.92	24.11																																														
Sl	Item	2013-14	2014-15	2015-16																																																																
1	Coal jetty-II	3.13	3.66	4.02																																																																
2	Salt	0.21	0.14	0.16																																																																
3	Gl.Cargo	21.46	21.92	24.11																																																																
(iv).	While arriving at the shortfall in the Pension fund/Gratuity fund liability, the port is requested to consider interest likely to accrue from these funds for the next three years.	The Pension Fund Levy is calculated with respect to shortfall in Actual Fund vis-à-vis actuarial valuation as 31.3.2013. Hence, the question of calculating interest in course for future does not arise.																																																																		
(v).	In the covering letter, VOCPT has stated that it proposes to introduce pension fund levy. However, this tariff item is not included in the draft proposed Scale of Rates.	Since included.																																																																		
(E).	Scale of Rates:																																																																			
(1).	1.2 – General Terms and Conditions: The proposed note at 1.2(vi)(b) may be modified in line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines of 2005 and the rate of penal interest may be updated at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India of 14.45%.	Since incorporated.																																																																		
(2). (i).	Clause 6.10. of the tariff guidelines stipulates prescription of berth hire in single slab and pilotage fee in three tier slabs. In the last tariff Order, the Authority in para 11(xvii) had advised the VOCPT to attempt to introduce suitable rationalisation in the vessel related tariff items prescribing the base rate such that the impact of increase, if at all necessary, is gradual across all the categories. The VOCPT has, however, not made any attempt in this direction in the proposed Scale of Rates. The VOCPT is advised to adhere to the suggestion made in last tariff Order in this regard. As stated in the last tariff Order, if the rationalised tariff structure strictly as per the guidelines is likely to cause unintended adverse impact on majority of vessels, then VOCPT may propose suitable slab structure to smoothen the impact.	The prescription of single slab berth hire and three tier pilotage fees have been attempted during the revisions made in August 2008 and November 2011. But, based on the users’ objections considering the share of arrival of vessels below 30000 GRT as recorded in para 11 (xvii) of TAMP Order dated August 2008 and in para 17 (xxvii) of Order dated November 2011 and the inability of vessels of lower parcel size of vessels in the group less than 10000GRT, 10001-15000 GRT, status quo has been allowed to be continued. In as much as the same situation prevails now also, it is requested to retain the existing classification of vessel GRT grouping.																																																																		
(ii).	Furnish a tabular statement showing number of vessels, average GRT of the vessels for the past two years 2011-12 and 2012-13 for both foreign-going vessels and coastal vessels separately. Furnish similar details for the years 2013-14 to 2015-16 along with income projections for both foreign-going vessels and coastal vessels for each of the existing slabs vis-à-vis the income anticipated at the rationalised port dues/ berth hire (to be) proposed adopting the following format: <table><tr><th>Existing slab GRT</th><th>No. of essels</th><th>Avg GRT of essel</th><th>Existing rate</th><th>Income at existing rate</th><th>proposed slab</th><th>Number of vessels</th><th>Avg GRT of vessel</th><th>proposed rate</th><th>Income at proposed rate</th><th>Impact of proposed increase %</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>TOTAL</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Existing slab GRT	No. of essels	Avg GRT of essel	Existing rate	Income at existing rate	proposed slab	Number of vessels	Avg GRT of vessel	proposed rate	Income at proposed rate	Impact of proposed increase %																																													TOTAL											Requisite details are furnished.
Existing slab GRT	No. of essels	Avg GRT of essel	Existing rate	Income at existing rate	proposed slab	Number of vessels	Avg GRT of vessel	proposed rate	Income at proposed rate	Impact of proposed increase %																																																										
TOTAL																																																																				
(3).	General notes relating to Schedule 2.2.1 (Pilotage fees),2.2.2 (Miscellaneous Pilotage fees)and 2.2.3 (Shifting charges): With reference to the note no.9 proposed by the VOCPT, the Authority vide Order dated 22 June 2004 had advised the port to file a suitable proposal prescribing broad guidelines/ principles for shifting of a vessel to outer anchorage or any other berth on account of its non-performance based on experience gained in the operations. The advice was reiterated in the last tariff Order passed on 14 July 2008 at para 11 (xxiii) (a) and in Para 17(xxiii) of the order dated 11 October 2011.The decision of the Authority taken in various cases that it would prefer to prescribe conditionalities in a definite manner without providing discretionary power to regulated entities	The issue is examined and the following amendment may please be incorporated in Note No.9 under clause 2.2.3 of SOR: “When any/ all of the following conditionalities are not satisfied in respect of a working vessel at a berth then the vessel will be shifted with the approval of Chairman to outer anchorage or another available and suitable berth with respect to the draught of the vessel: a) When a vessel is operating with ship derricks either in a crane berth or non-crane berth and she is idle due to non-																																																																		

	have been brought in earlier orders to VOCPT advising port to examine the issues in consultation with users in this regard. The Port has not adhered to our suggestion rendered in earlier order in this regard. The port is once again advised to adhere to our suggestion rendered in the last tariff Orders in this regard and modify the proposed note prescribing the broad circumstances when vessel will be shifted to anchorage/ any berth due to its non-performance so as to bring in transparency in the provision.	working of the crane for a period of four hours in a shift either continuously or intermittently (less than fifteen minutes excluded). b) When a vessel is keeping idle in a shift for a period of four hours in a shift either continuously or intermittently (less than fifteen minutes excluded), though gangs are deployed by Cargo Handling Division of the Port. c) When the productivity of a vessel per shift is continuously less than the average productivity per shift for the cargo during the previous year during the continuous period of two /three shifts. d) When the vessel is waiting for cargo (whether gang is requisitioned and deployed or not) continuously or intermittently for a period of four hours in a shift and in two consecutive shifts.”
(4).	2.4.1 – Schedule of berth hire charges: As stated in Sl.No.E(2). above, the existing berth hire may be rationalised and a comparison as requisitioned for the rationalised tariff (to be) proposed may be furnished for this item also.	Please refer to the reply at E(2).
(5).	2.4.2 – Schedule of berth hire charges for other vessels: The Authority has passed an Order No.TAMP/45/2012-VOCPT dated 1 April 2013 wherein tariff at Sl.No.6 of sub-section 2.4.2 of Chapter II – Vessel related charges for sailing vessels at Zone-B approved vide the general revision Order dated 11 October 2011 was replaced. This Order is notified in the Gazette of India vide Gazette No.119 dated 26 April 2013. The approved charges may be incorporated in the proposed SOR. The income estimates at the revised rate approved by the Authority in the said Order dated 1 April 2013 may be considered in the income estimates for the years 2013-14 to 2015-16.	This is already incorporated in the Draft Scale of Rates. As the Port has started implementing the rate with the consent of users with effect from 30.3.2012 (date of Board approval) and the same has been considered and approved by the Authority vide para 1.2 of notification GSR No.119 dated 26.4.2013. Since, the income earned is already accounted in the books since 30.3.2012, the requirement of the Authority is already taken care of in the estimates for 2013-14 to 2015-16.
(6).	2.5 -Special rate for Dredging:	
(i).	The statement relating to dredging activity furnished by the VOCPT does not justify or explain the basis to continue with the existing level of the special rate for dredging. The port is requested to justify the reasons to continue with the existing rate for special dredging in view of the fact the debt servicing liability for which this levy was introduced in the year 2000 was already discharged by the port in the year 2009-10. In fact the last instalment of annualized debt servicing cost considered in the computation is only till the year 2011-12 in the last tariff Order dated 11 October 2011.	The revised statement to calculate the deficit in Capital Dredging Account is furnished indicating the dredging deficit at ₹3136.85 Lakhs at the end of the proposed tariff cycle ending 31 st March 2016. As this is with respect to the defraying the debt servicing cost incurred upto 2004-05 (premature closure of IDBI loan) and considering the surplus from dredging levy (net of depreciation), there is a need to continue the dredging levy upto the end of proposed tariff cycle.
(ii).	As per the existing Scale of Rates, the special rate for dredging for berth no. VIII prescribed at Sl. No.1 is at 30% of applicable Port Dues, Berth hire and Pilotage. As against that, in the draft proposed Scale of Rates, the special rate for dredging for berth no. VIII is proposed at Sl. No.1 at 30% as well as at Sl. No.2 along with container berth no.7 at 15% of Port Dues and Pilotage and 30% of the Berth hire. Please explain the reasons for proposing this tariff for Berth No. VII at two places at different levels.	This is with respect to VIII Berth awarded to M/s. Dakshin Bharat Gateway Terminal (P)Ltd. for operation as Container Terminal on PPP mode. The PPP operator is expected to commence operations in 2014-15. Hence, it is proposed extend the rate of dredging levy applicable to VII Berth Container Terminal operated by M/s. PSA SICAL Terminals Ltd.
(iii).	The port has proposed to extend the application of special rate for dredging to new berths under PPP projects viz., NCB-I, II, III and IV and shallow water berth (construction material) and	

	shallow water berth (for cement). In this regard, the following points may be clarified:	
	(a). The existing special rate was introduced for specific purpose to service the loan taken for the project. Moreover, this levy was to recover the special rate only from those vessels which benefited from the increased draft to 10.7 mtrs. at specific berths. Our initial Order No. TAMP/29/2000-TPT dated 2 June 2000 in para 9(v) states that levy will be co-terminus with the tenure of loan. In the light of the above position, the VOCPT may explain and justify its proposal to extend the existing special rate to other berths at PPP projects when the loan taken for which this special rate was introduced is already discharged by the port in the year 2009-10.	In addition to justification furnished in reply on the query at (E)6(i) above, it is stated that the expenditure covered by the Capital Dredging of 1999 to 10.7 metre is the base on which the current draught of 12.8 mtr. is achieved which benefit the vessels berthed at NCB I, PPP berths of NCB II, III and IV. Hence, it is felt appropriate the vessels berthed at NCB I, NCB II, III and IV also share the cost of 1999 Capital Dredging by paying the dredging levy.
	(b). The cost statement for dredging activity filed by the port contains lots of gap as highlighted in the earlier part of our queries. Justify the basis for the proposed special rates for dredging.	The calculations are based on the format adopted by the Authority during the 2011 revision of scale of rates. The same is revised with Actuals 2012-13 and is furnished.
(7).	3.1 – Schedule of Wharfage Dues: The Authority in para 17(xxxix)(c) of its Order dated 11 October 2011 has pointed out to the port that the wharfage items allowed to continue on ad-valorem basis in the then tariff revision exercise and has also alerted the port that it will be deleted automatically, if the port does not come up with specific unit based rate at the time of next tariff revision. The VOCPT has, however, not made any such attempt and has proposed to continue ad-valorem wharfage rate for the items at Sl.Nos.18 to 23. The port is advised to adhere to the advice rendered in the last tariff Order.	It is pointed out that the Ad-valorem cargo is in vogue in Port Sector considering the principle “what the trade can bear, the space occupied by the high value cargo like Machinery Parts, Wind mill Blades etc., though the weight of the cargo is less. This leads to differential treatment for cargoes with optimum space with optimum weight and ad-valorem cargoes occupying more space with less tonnage. There will be huge adverse revenue implications if ad-valorem wharfage is discontinued. Also, Ad-valorem Wharfage rates are available in the Scale of Rates of other Major Ports viz., Madras, Kandla, New Mangalore, Mumbai and Visakhapatnam.
(8).	3.3 - License(storage) Fee:	
(i).	The reasons and basis of proposing 150% increase in the license fee for storage of cargo in open space outside the security wall and 300% increase within the security wall under Sl.No.2 (i) and (ii) may be justified in the light of the fact that the overall cargo handling activity reflects an average surplus position of 44.67% for the years 2013-14 to 2015-16.	Though the Cargo Handling Activity is showing surplus, Port feels that the storage charges are to be comparable to neighbouring Ports’ rates considering the land value and to ease congestion of cargo at times of peak period and bunched arrival of vessels. Hence, the rates are proposed for increase on par with the Chennai Port Trust. Hence, the Authority is requested to consider the proposal favourably.
(ii).	Furnish revenue implication of the proposed tariff year-wise for the years 2013-14 to 2015-16 along with detailed working.	Furnished.
(iii).	Justify the reasons for proposing increase in the license fee for Zone B at par with Zone A. Confirm whether infrastructure and facilities provided at Zone B are at par with Zone A.	Port feels that the storage charges are to be comparable to neighbouring Ports’ rates considering the land value and to ease congestion of cargo at times of peak period and bunched arrival of vessels. Hence, the rates are proposed for increase on par with the Chennai Port Trust. Hence, the Authority is requested to consider the proposal favourably.
(9).	4.3 – Schedule of storage rent on empty and loaded containers: The storage rent for 20’ feet container for foreign-going vessels at Sl.No.2 is proposed at 1.60 US\$ per TEU at par with the rate for 40’ TEU. The increase works out to 113% as against 7.6%	This is since rectified in the revised Draft Scale of Rates furnished.

	increase for the same category of container on the coastal vessels. There seems to be some typographical error in the rate for foreign-going vessel which may be corrected.	
(10)	5.14 – Charges for taking photographs or shooting of films in the harbor premises: Explain the reason for seeking 100% to 275% increase in the charges for shooting of film by film making company as against increase of around 7.5% sought in other tariff items.	These are commercial services which are to be restrictive considering the Port Security. Hence, it is proposed at a higher level so as to be prohibitive. The earnings are not regular and is very meagre. Hence, the proposal may please be approved.
(11)	Schedule 5.20. – Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the Private Operators: The port has not proposed any increase in the hire charge for use of HMC installed by the private operators. The port may, if necessary, furnish separate cost statement for HMC in line with the approach followed during fixation of hire charge of HMC in our Order No.TAMP/22/2007-TPT dated 30 December 2009.	The said crane is deployed by a private operator. This will be examined separately with respect to the need for the same and considering the PPP project awarded to M/s. IMCOLA Company (P) Ltd for operation of two numbers 120MT Harbour Mobile Cranes at Berth No.9, Voc Berth No.1to4, and berth No.5&6. If necessary, a revised proposal will be sent to the Authority in due course.
(12)	5.22 - Cleaning charges:	
(i).	The cleaning charges proposed to be introduced at ₹5 per tonne for dusty cargo may be justified with reference to the cost for providing the services. Please furnish detail working in this regard.	The detailed working showing the cost of Cleaning the roads and side banks and nearby areas at ₹322.77 lakhs considering the current investment on Water Sprinkler, Wind Barrier, Pollution Control measures and deployment of Sweeping Machine on Contract is furnished.
(ii).	The cargo category likely to attract the proposed charges may be explicitly mentioned in the Scale of Rates.	
(iii).	The expenditure estimated by the VOCPT in the cost statement would include the cost involved for providing the cleaning service. Recognising that the cargo handling activity which would cover this cost item shows a surplus position as per the cost statement filed by the port, a suitable reduction may be proposed in the wharfage to the extent separate cleaning charges proposed to be introduced.	

15.2. While responding to the queries raised by us vide our letter dated 12 July 2013, the VOCPT has submitted revised cost statements updating estimates of 2012-13 with actuals and revised estimates for 2013-14 to 2015-16. The VOCPT has also forwarded revised proposed Scale of Rates vide its letter dated 23 October 2013. The main submissions made by the VOCPT in its revised proposal are summarised below:

- (i). The updated Cost Statements is prepared considering the following factors:-
 - (a). The Actuals for the year 2012-13 has been incorporated based on the Audited Annual Accounts 2012-13.
 - (b). As per TAMP letter dated 27.6.2013, the escalation factor of 7.00% for “expenditure” is adopted for the years 2014-15 & 2015-16 instead of 6.50% adopted earlier.
 - (c). With respect to expenditure projections towards dry docking of MT Tuticorin, MT Thiruvalluvar, ML Bharathi and ML Tuticorin ₹10.77 crores has been added in 2013-14 for the expenditure not incurred in the year 2012-13.
 - (d). The Railway deficit has been arrived for ₹389.59 lakhs based on actuals for 2012-13 and the same has been incorporated in the consolidated cost statement for adjustment from the net surplus of the year 2012-13.
 - (e). Tonnage and Income Estimates for the years 2014-15 & 2015-16 has been modified based on the present scenario of commencement of the PPP Projects viz., NCB-I, NCB-II, NCB-III, NCB-IV, VIII Berth conversion, SWB (Cement), SWB (Construction Material) & Upgradation of Mech. Handling equipments. The traffic projected in the revised proposal is tabulated in the summary of queries raised and reply furnished by the VOCPT and hence not reiterated here.

- (f). Capital Employed has been modified for the years 2012-13 (as per Actuals), and subsequent years based on the estimates of five year plan figures considering the amount to be met from Government Grant for the dredging projects @ 33.33% and also the amount to be met from Escrow Fund from the accumulations of Royalty/ Revenue share to be receivable from the BOT Operators for the years 2013-14, 2014-15 and 2015-16. Total addition to the gross block estimated in Form 4A is ₹55.40 crores, ₹84.18 crores and ₹863 crores in the years 2013-14 to 2015-16 respectively.
- (g). A summary of consolidated and sub activity-wise cost statements furnished by VOCPT (excluding railway and dredging activity) at the existing tariff as per its revised proposal dated 23 October 2013 reflects the following position:

Sl. No.	Particulars	Operating Income at existing tariff (` in lakhs)				Net Surplus/ deficit (` in lakhs)				Net Surplus/ deficit (as % of operating income)			
		2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	Aggregate operating income for 2013-14 to 2015-16	2013-14 Estimates	2014-15 (Estimates)	2015-16 Estimates	Aggregate net surplus/ deficit for 2013-14 to 2015-16	2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	Average %
1.	Port as a whole (excluding Railways and dredging)	24616.54	29353.88	33521.32	87491.74	-1833.88	12.90	-5110.62	-6931.60	-7.45%	0.04%	-15.25%	-7.55%
2.	Cargo handling and storage activity	14616.00	18495.64	21001.39	54113.03	7774.59	10950.44	12541.61	31266.64	53.19%	59.21%	59.72%	57.37%
	(i). General cargo handling and storage	9976.15	13955.79	16461.54	40393.48	5737.20	9139.80	11091.01	25968.01	57.51%	65.49%	67.38%	63.46%
	(ii). Coal handled at Coal Jetty	2280.00	2280.00	2280.00	6840.00	2175.17	2150.60	2109.56	6435.33	95.40%	94.32%	92.52%	94.08%
	(iii). Oil handled at Oil Jetty	1103.05	1103.05	1103.05	3309.15	769.30	743.10	708.96	2221.36	69.74%	67.37%	64.27%	67.13%
	(iv). Wharf cranes	451.80	451.80	451.80	1355.40	-1275.23	-1356.71	-1607.36	-4239.30	-282.26%	-300.29%	-355.77%	-312.77%
	(v). Top lift truck	-	-	-	-	-314.73	-284.48	-297.54	-896.75	NA	NA	NA	NA
	(vi). Warehousing	805.00	705.00	705.00	2215.00	682.87	558.13	536.99	1777.99	84.83%	79.17%	76.17%	80.06%
3.	Port and Dock Activity (excluding dredging)	8942.51	9800.21	11461.90	30204.62	-9210.13	-10370.70	-16982.27	-36563.10	-102.99%	-105.82%	-148.16%	-118.99%
	(i). Towage and Mooring	1793.18	1793.18	1793.18	5379.54	-5048.29	-3542.53	-4979.11	-13569.93	-281.53%	-197.56%	-277.67%	-252.25%
	(ii). Berthing and Docking facilities	3237.39	3335.49	3266.45	9839.33	2406.75	-200.68	-5713.92	-3507.85	74.34%	-6.02%	-174.93%	-35.54%
	(iii). Dry Dock	-	-	-	-	-55.20	-56.50	-60.55	-172.25	NA	NA	NA	NA
	(iv). Port services	2013.44	2355.51	3001.38	7370.33	-5709.72	-6003.10	-6627.52	-18340.34	-283.58%	-254.85%	-220.82%	-253.08%
	(v). Pilotage	1898.50	2316.03	3400.89	7615.42	-665.10	-482.93	472.40	-675.63	-35.03%	-20.85%	13.89%	-14.00%
	(vi). Water supply to shipping	-	-	-	-	-138.57	-69.84	-73.58	-281.99	NA	NA	NA	NA
4.	Estate rental activity	1058.03	1058.03	1058.03	3174.09	-398.35	-566.89	-669.90	-1635.14	-37.65%	-53.58%	-63.32%	-51.52%
	(i). Residential	25.73	25.73	25.73	77.19	-1045.19	-1160.26	-1237.95	-3443.40	-4062.16%	-4509.39%	-4811.32%	-4460.96%
	(ii). Non- Residential	1032.30	1032.30	1032.30	3096.90	647.67	594.53	568.06	1810.26	62.74%	57.59%	55.03%	58.45%

- (h). The port has proposed increase in storage charges of open space for Zone A-Outside the security wall by 150% and Zone A-Inside the security wall by 300% (at par with the rate prescribed in the Scale of Rates of Chennai Port Trust) as proposed in its earlier proposal. Proposal to introduce cleaning charge at ₹5 per tonne is retained as proposed by it in its earlier proposal. Income likely to accrue from these two proposed amendments is captured for two and half years viz., 2013-14 (6 months), 2014-15 & 2015-16 to arrive at the increase required in the Scale of Rates. To arrive at proposed across the board percentage increase in the general revision of SOR, income estimates of two and half years viz., 2013-14 (6 months), 2014-15 & 2015-16 excluding Royalty/Revenue share receivable from BOT Operators and Estate Rental Income are considered. Detailed working for arriving at the proposed across the board increase furnished by the VOCPT is tabulated below:-

(₹ in lakhs)

Abstract of details showing percentage increase required				
Sl. No.	Particulars	Past period till 2012-13	Estimates 2013-14, 2014-15 & 2015-16	Total
1.	The net deficit from Revenue for the years 2012-13 to 2015-16	2,280.14	-6,931.49	-4,651.35
2.	Add: Railway Deficit for the years 2007-08 to 2010-11			-751.16
3.	Total (1+2)			-5,402.51
4.	Income expected due to changes proposed in storage charges for 2013-14 to 2015-16 (₹487.75 lakhs/Year)			1,219.38
5.	Income expected due to proposed cleaning charges for 2013-14, 2014-15 & 2015-16 (₹347.84 Lakhs/Year)			869.60
6.	Estimated Net deficit considering Rev. A/c. deficit (3+4+5)			-3,313.54
7.	Operating Income to be earned during 2013-14 to 2015-16 including Royalty			75,183.46
8.	Royalty income and Estate Rental income, charges which are not covered under revision			23,704.61
9.	Operating Income to be earned during 2013-14 to 2015-16			51,478.85
10.	Percentage of increase required (6/9)			Say 6.50%
11.	Percentage of increase if Sl.No. 4 & 5 are excluded by TAMP(3/9)			10.50%

- (i). Thus, to recover the net deficit position ₹3,313.53 lakhs from Operating Income of two and half years viz., 2013-14 to 2015-16 of ₹51,478.86 lakhs, it is proposed to increase existing Scale of Rates by 6.50% as against 7.51% increase proposed in its original proposal if TAMP approved the proposal of V.O. Chidambaranar Port Trust for increase in storage charges and levy of cleaning charges. If the above two items are not considered by TAMP for approval, the percentage of increase shall be 10.50% as against 10.36% increase proposed in its original proposal.
- (ii). (a). The dredging deficit (after carrying over deficit from 2010-11 of ₹2889.89 lakhs) is worked out for the years 2011-12 to 2015-16 which shows net unabsorbed deficit of ₹3,136.85 lakhs by the end of the year 2015-16 by continuing the existing dredging levy. A summary of cost position of dredging activity has been brought out in preceding paragraph.
- (b). The total estimated deficit of ₹3,136.85 lakhs by the end of the year 2015-16 will be decreased to ₹2,680.22 lakhs if 6.50% increase is considered by the Authority. Hence, existing dredging levy is proposed to be continued as proposed in its original proposal.
- (iii). (a). As per the working, the deficit in the Pension Fund and Gratuity fund with respect to the actuarial valuation of Pension fund and Gratuity fund works out to ₹152.76 crores as on 31.3.2013 considering the actual balance available in Pension and Gratuity Fund (₹281.18) crores against Actuarial valuation of ₹433.94 crores as on 31.3.2013. The equi proportionate shortfall is ₹76.38 crores upto the current tariff cycle 2015-16 i.e., (2.5 years).
- (b). To recover the deficit under Pension Fund & Gratuity Fund of ₹76.38 crores, it has proposed pension fund levy at 13.93% on all the cargo related and vessel related charges except dredging levy to meet the short fall of Pension and Gratuity fund as against Pension Fund levy of ₹17.93 per tonne proposed in its original proposal.
- (c). A summary of shortfall in the Pension/ Gratuity Fund Balance of VOCPT vis-à-vis the actuarial valuation as on 31 March 2013 and the basis for arriving at levy of 13.93% over all the tariff items except estate and revenue share is given below:

Sr. No.	Particulars	₹ in crores
1.	Actuarial valuation of Pension Fund and Gratuity Fund [₹388.26 crores + ₹45.68 crores]	433.94
2.	Actual balance in Pension Fund and Gratuity Fund [₹ 255.30 crores + ₹ 25.88 crores]	281.18
3.	Shortfall in the Pension and Gratuity Fund [2-1]	152.76
4.	Equi proportionate share upto tariff cycle 2015-16 [2.5 years]	76.38
5.	Estimated operating income to be earned during 2013-14 to 2015-16 with 6.5% increase proposed on tariff items excluding estate and revenue share	548.25
6.	Percentage increase towards pension fund shortfall [4/5]	13.93%

- (iv). The VOCPT in the revised proposal has submitted that the Resident Audit Unit of the office of Principal Director of Commercial Audit, Chennai and the Chief Vigilance Officer have directed to consider the coal imported described as “Steaming Non-coking coal”, in the Import manifest and having the name of the consignee as power generating units like Coastal Energant, Ind Bharat Power Co. Ltd. etc., as Thermal coal. Accordingly, it is proposed that the wharfage rate at the rate of ₹38/-

per M.T for Thermal coal may be made applicable for Steaming Non-coking coal) instead of ₹27/- per M.T otherwise applicable. In view of this, it is proposed to collect the coal imported by such power generating units at the rate of ₹38/- per Metric Tonne based on the name of Consignee in the Import General Manifest. The additional income of ₹100 lakhs (at an average of 9 lakh tonne per annum at ₹11 being the difference of ₹38/ & ₹27/- per tonne is considered for the year 2013-14 only. For the year from 2014-15, the coal meant for Thermal power projects are expected to be handled at NCB-II and hence the question of additional income on account of this will not arise for 2014-15 and thereafter. The VOCPT has, therefore, proposed to introduce the following Note under Sl.No.3 in the wharfage schedule to bring in clarity for the collection of Thermal coal rate for the coal handled which is meant for power generation unit.

“Note: In respect of Coal, if the Consignee’s name in the manifest represents/has a mention about power generation unit, the wharfage rate applicable for Thermal Coal shall be levied irrespective of description in the manifest”.

[The said note was not proposed in its original proposal.]

- (v). Vigilance Department advised the Port for rounding off to nearest ten rupees in respect of the charges for issue of Licence fee for entry of vehicles and equipment. Hence, it has requested to approve the rates for licences fees for entry of vehicle and cargo handling equipments being rounded off to nearest ten rupees after seeking 6.50% increase on the existing rate.
- (vi). Increase in charges for taking photographs or shooting of films in the harbor premises is proposed in the range of 100% to 275% as in its earlier proposal dated 18 March 2013.
- (vii). (a). As regards CHD, the VOCPT has furnished revised cost statement updating 2012-13 estimates with actuals. The summary of the revised cost position for CHD division furnished by the VOCPT for the years 2010-11 to 2012-13 actuals and estimates for 2013-14 to 2015-16 is given below:

(₹ in lakhs)							
Sl. No.	Description	2010-11 (Actuals)	2011-12 (Actuals)	2012-13 (Actuals)	2013-14 (Estimates)	2014-15 (Estimates)	2015-16 (Estimates)
(i).	Total payments to employees	4,501.96	4,416.84	5,429.18	5,374.65	5,750.87	6,153.43
(ii).	Total employee related payments	376.39	481.75	199.44	455.99	487.92	522.07
(iii).	Total Administrative expenses	253.92	262.10	123.45	333.67	357.03	382.03
(iv).	Operating Expenditure [(i) to (iii)]	5,132.27	5,160.69	5,752.07	6,164.31	6,595.82	7,057.53
(v).	Depreciation	1.72	1.72	1.82	1.30	1.14	1.08
(vi).	Wage Revision Arrears	121.8	121.8	-	-	-	-
(vii).	Total Operating Expenditure	5,255.79	5,284.21	5,753.89	6,165.61	6,596.96	7,058.61
(viii).	F & M Expenditure	739.72	950.83	1,353.06	1,400.04	1,484.04	1,573.08
(ix).	Returns on Capital Employed	70.43	70.43	75.13	74.92	74.74	74.57
(x).	Deficit of 2011-12 with payment to ESI			42.20	42.20	42.20	42.20
(xi).	Total Expenditure	6,065.94	6,305.47	7,224.28	7,682.77	8,197.94	8,748.46
	Average expenditure for 2012-13 to 2015-16				7,963.36		

- (b). The revised CHLD levy arrived by VOCPT based on revised calculation and considering average hook shift is given below:

Sl. No.	Description	Average Hooks per annum	Expenditure to be recovered per annum (₹ in lakhs)	Average tonnage handled (Lakh tonnes)	Levy rate per tonne (in ₹)	Pension Fund Levy (in ₹/ tonne)
1.	Main Pool – Others	17,633	6,552.10	106.89	61.30	30.15
2.	T/Coal at Coal Jetty II	3,424	1,272.29	32.42	39.24	30.15
3.	Salt	374	138.97	1.19	116.78 *	30.15
	Total	21,431	7,963.36	140.50		

[* The VOCPT in the calculation has shown 0 which is arithmetically corrected in the above table.]

- (c). The statement furnished by VOCPT giving revised calculation of Pension fund levy is given below:

Sl. No.	Particulars	₹ in lakhs
1.	Actuarial valuation as of 31.3.2013	27,239.00
2.	Total Pension amount as on 31.3.2013	8,083.00
3.	Shortfall	19,156.00
4.	Gratuity fund required	2,025.00
5.	This amount is to be spreading over to 5 years	4,236.20
6.	Pension fund levy per tonne [4236.20/ 140.50]	30.15

- (d). To summarise, the VOCPT has proposed to dispense with the claim for worked wages for actual deployment. The rates proposed by VOCPT for CHD is given below:

(₹ per tonne)				
Sl. No.	Description	Existing Rate	Proposed Rate as per original proposal	Proposed Rate as per revised proposal
1.	All cargoes other than Coal and Salt	₹17.25	₹37.69	₹61.30
2.	Salt	₹18.00	₹63.06	₹63.96
3.	Coal at Jetty II	₹10.45	₹28.79	₹39.24
4.	Pension Fund Levy	₹9.00	₹15.78	₹30.15
5.	For container stuffing and destuffing operations	@ 200% of Time Rate wages	@ 200% of Time Rate wages	As in Sl. No.1 above
6.	C&F Operation at Transit Shed and Ware house etc. levy	₹10/-	₹10/-	₹10/-
7.	For Zone 'B'	₹10/-	₹10/-	₹10/-
8.	Claim for Worked wages	As per Actual wages for the deployment	As per Actual wages for the deployment	Merged with levy as above

- (e). Revised Pension Fund levy for CHD is proposed at ₹30.15 per tonne as against ₹15.78 per tonne proposed in its original proposal.

16. In continuation of the revised proposal dated 23 October 2013, the VOCPT vide its letter dated 19 June 2014 and e-mail dated 19 June 2014 has furnished further information/ clarifications. The VOCPT has also faxed its earlier letter dated 14 December 2011 relating to direction of this Authority in the last Order to transfer the surplus to the Pension Fund. It has also subsequently vide fax dated 26 June 2014 furnished the breakup of capacity of port and other BOT operators. Further, the VOCPT vide fax dated 7 July 2014 has furnished the working of net fixed assets and depreciation applying the depreciation as per the Companies Act for CHD. A summary position of the information furnished by VOCPT is given below:

- (i). The detailed workings reconciling the balances of Net Block from 01.04.2012 to 31.03.2016 considering the additions, adjustments made with respect to assets funded from Escrow Fund and Government grant in line with Form 4A is tabulated below:

(₹ in crores)						
Sl. No.	Description	Net Block				
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1.	(a). Opening Balance (Net Fixed Assets) (Excluding Escrow funded assets)	545.46	699.22	456.48	470.42	549.72
	(b). Escrow funded assets	-	169.22	216.17	212.57	286.58
	Opening Balance Total	545.46	868.44	672.65	682.99	836.30
2.	Additions during the year (Gross Block)	518.73	7.21	78.00	478.57	868.74
3.	Grant Total	1,064.19	875.65	750.65	1,161.56	1,705.04
4.	Less: Adjustments					
	Amount met from Escrow Fund (Gross Block)	170.61	50.55	-	77.61	101.37
5.	Amount met from Grant-for capital dredging of	-	124.67	40.50	211.43	283.97

	NCB-II,III,IV and 2 nos. of SDBs (Gross Block)					
6.	Total	170.61	175.22	40.50	289.04	385.34
7.	Balance (Sl.No.3-6)	893.58	700.43	710.15	872.52	1,319.70
8.	Less: Depreciation as per Companies Act (including depreciation on Escrow funded assets)					
	(a). Depreciation on Assets other than (b), (c) & (d)	19.02	19.46	18.84	25.56	31.61
	(b). Depreciation on Approach channel Dredging	4.09	4.09	4.09	4.09	4.09
	(c). Depreciation on Escrow funded assets	1.39	3.60	3.60	3.60	6.52
	(d). Depreciation on Railway Assets	0.63	0.63	0.63	2.97	4.17
	Total	25.13	27.78	27.16	36.22	46.39
9.	Net balance (Sl. No.7-8)					
	(a). Net Fixed Assets other than (b), (c) & (d)	475.21	237.19	233.26	308.02	652.70
	(b). Net Fixed Assets of Capital Dredging (1999)	222.19	218.10	214.01	209.92	205.83
	(c). Net Fixed Assets of Escrow funded assets	169.22	216.17	212.57	286.58	381.43
	(d). Net Fixed Assets of Railway	1.82	1.19	23.15	31.78	33.35
	Total	868.44	672.65	682.99	836.30	1,273.31

- (ii). An amount of ₹2.89 crores for 2014-15 (3 months) and ₹11.72 crores for 2015-16 identified as amount to be receivable as license fee from the BOT operators of the three projects viz., North Cargo Berth-III, North Cargo Berth-IV and Shallow Draught Berth (Cement) respectively are not included in the earlier proposal dated 23 October 2013. The detailed computation in this regard is furnished.
- (iii). The cost statement of Railway Activity which was not furnished along with the revised cost statement dated 23 October 2013 is now furnished. The income and net deficit position estimated in the Railway activity for the years 2013-14 to 2015-16 is given below:

Sl. No.	Particulars	Operating Income at existing tariff (₹ in lakhs)				Net Surplus/ deficit (₹ in lakhs)				Net Surplus/ deficit (as % of operating income)			
		2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	Aggregate operating income for 2013-14 to 2015-16	2013-14 Estimates	2014-15 (Estimates)	2015-16 Estimates	Aggregate net surplus/ deficit for 2013-14 to 2015-16	2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	Average %
1.	Railway Activity	751.42	1054.47	1241.24	3047.13	-1007.53	-1442.02	-1654.51	-4104.06	-839.68%	-1133.75%	-1300.82%	-1091.42%

- (iv). The statement giving details of amount mandatorily to be contributed towards Pension Fund and Gratuity Fund at 15% and 8.33% respectively on the payments towards Basic Pay plus DA upto the year 2015-16 is as given below:

Sl.No.	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1.	Payments towards Basic Pay	2,442.34	2,335.09	3,273.96	3,503.14	3,748.36
2.	Payments towards DA	1,250.25	1,505.77	689.62	737.89	789.55
3.	Total	3,692.59	3,840.86	3,963.58	4,241.03	4,537.90
4.	Amount required to be contributed towards Pension @ 15% on Sl.No.3	553.89	576.13	594.54	636.15	680.69
5.	Amount required to be contributed towards Gratuity @ 8.33% on Sl.No.3	307.59	319.94	330.17	353.28	378.01
	Total contribution	861.48	896.07	924.70	989.43	1,058.69

- (v). The interim-injunction dated 30 June 2011 passed by District Sessions Court restraining the port from claiming royalty at an escalated rate from 15 July 2011 along with subsequent order by Principal District Judge, Tuticorin pronouncing that ad-interim injunction granted in favour of M/s.PSA SICAL as absolute is also furnished. The Arbitration Award dated 14 February 2014

provided for revenue share model and fixation of reference rate applicable to VIII Berth for PSA SICAL with the approval of TAMP. This is not acceptable to the port as being not maintainable legally and hence the same is appealed against before Hon'ble High Court of Judicature of Madras. In view of the above, ₹1,969/- as royalty per TEU is being collected pending resolution of the issue.

- (vi). The statement tallying the depreciation as per Form 3A and Form 4A is also furnished.
- (vii). In response to the Authority's requirement to address the issue of notional booking of gangs in respect of handling Thermal Coal at Coal Jetty and in case of mechanised handling of cargo in VOC I to IV berths and elimination of notional booking of gangs, it is informed that no notional gang is engaged from 21 May 2012 on implementation of revised manning scale in Cargo Handling Division.
- (viii). To the query regarding the base for the rate proposed for container stuffing and destuffing operations with reference to the rate proposed for all cargoes other than coal and salt, it is clarified that as the cargo inside the container falls under the category of general cargo the rate is proposed accordingly as applicable to cargo other than coal at Coal Jetty-II and Salt.
- (ix). As far as the requirement of income received by Cargo Handling Division under the categories of Container Stuffing & Destuffing, C&F operation and handling at Zone B, it is clarified that as far as the income from container stuffing & destuffing in the present scenario, no such operations are carried out by CHD. The particulars of income earned from the remaining two operations are furnished below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	2011-12	2012-13	2013-14
1.	C&F operation at Transit Shed and Warehouse, etc.	105.64	68.87	42.03
2.	Cargo handling operations at Zone-B	78.21	91.45	26.81

- (x). The details of amount shown under item relating to previous year for 2011-12 and 2012-13 has been furnished.
- (xi). A copy of letter received by VOCPT from Resident Audit Officer, VOCPT and Chief Vigilance Officer regarding collection of wharfage charges for Thermal Coal meant for Private Power Plants is furnished.
- (xii). As regards the direction of the Authority in the last tariff Order in para 17(vi) to the VOCPT to transfer ₹ 81.92 crores surplus assessed in the last tariff Order of July 2008 and ₹ 25.45 crores being the actual surplus assessed in 2008-09 to 2010-11, the VOCPT has made the following submissions:
 - (a). While calculating the surplus amount, the Authority gave allowance for contribution from Revenue Account and Pension payments (met from General Revenue Account) as receipts under Pension Fund. But, the contribution of the same from General Revenue was not recognised in the statement. Actually port has made the contribution to Pension fund and Pension payments from General Revenue from 2007-08 to 2010-11 for ₹ 125.35 crores excluding ₹ 4.00 crores/ per annum considered as cost in cost statement towards annual contribution.
 - (b). A calculation showing the amount to be transferred with interest as on 31.3.2011 as nil is given below:

(₹ in crores)

Sl. No.	Description	Amount	Amount
I	Amount to be transferred as per TAMP Order dated 11.11.2011 for 2008-09		81.92
II	Amount transferred		
	(a). 2007-08-Contribution from Revenue Account	11.31	
	(b). 2007-08-Pension Payments met from Revenue	10.34	
	(c). 2008-09-Contribution from Revenue Account	11.50	
	(d). 2008-09-Pension Payments met from Revenue	12.61	45.76
III	Balance to be transferred as on 31.03.2009 (I-II)		36.16
IV	Add: Interest at 8% for 2009-10 on III		2.89
V	Balance due for transfer as on 31.3.2010 (III + IV)		39.05
VI	Transfer made from Revenue in 2009-10		
	(a). 2009-10-Contribution from Revenue Account	11.00	
	(b). 2009-10-Pension Payments met from Revenue	15.78	26.78
VII	Balance to be transferred as on 31.03.2009 (V-VI)		12.27
VIII	Add: Interest at 8% for 2010-11 on VII		0.98
X	Balance due for transfer as on 31.3.2011 (VII + VIII)		13.25

Sl. No.	Description	Amount	Amount
XI	Transfer made from Revenue in 2010-11		
	(a). 2010-11-Contribution from Revenue Account	15.00	
	(b). 2010-11-Pension Payments met from Revenue	17.81	32.81
XII	Balance to be transferred as on 31.03.2011 (X-XI)		-19.56
	Total Contribution from General Revenue	105.35	

- (c). Hence, the Authority may please consider to accept the amount already transferred to Pension Fund in the proposal submitted to the Authority towards this identified transfer of ₹ 81.92 crores with interest to Pension Fund from General Revenue.

17. Subsequently, the VOCPT vide its fax dated 11 July 2014 has clarified that while furnishing the revised draft Scale of Rates along with its reply dated 23 October 2013, rates for levy for deployment of Cargo Handling Labour in respect of C&F operation at transit shed and ware house and for Zone-B the rates were inadvertently furnished at ₹ 10/- per metric tonne instead of the upward revision in rates proposed vide its letter dated 28 August 2013 adopting the percentage of increase in respect of all cargoes other than coal at coal jetty-II and salt. The VOCPT has, accordingly, furnished revised schedule of CHD levy correcting the proposed rate for each of the items viz. C&F Operations at Transit Shed and Ware house etc., levy and Zone B at ₹ 35.54 per tonne each.

18. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

19. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) was last approved by this Authority vide Order dated 11 October 2011 with a tariff validity upto 31 March 2013.
- (ii). (a). The VOCPT has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates vide its letters dated 28 February 2013 and 18 March 2013. In the said initial proposal, the VOCPT had sought 7.51% increase in all the tariff items if its proposal to introduce cleaning charges @ ₹ 5 per tonne for dusty cargo and increase proposed in license (storage) fee is approved by this Authority. Alternatively, it proposed 10.36% increase in all the tariff items if the said two amendments are not proposed. The special rate for capital dredging is proposed to continue. The VOCPT had also proposed to introduce Pension Fund Levy at ₹ 17.96 per tonne leviable on all users.
- (b). This Authority had in November 2011 along with general revision of Scale of Rates passed a separate Order revising the levy for deployment of labour from the (then) Tuticorin Port Trust Cargo Handling Labour Division (TPT CHLD) along with Pension Fund levy for the CHLD. The validity of the TPT CHLD levy was made co-terminus with the VOCPT Scale of Rates.
On being pointed out that the CHLD levy needs to be processed in a comprehensive manner along with the general revision proposal, VOCPT in the current proposal has incorporated its proposal for revision in the CHLD levy as part of its general revision proposal. Subsequent to its initial proposal of March 2013, the VOCPT vide its letter dated 28 August 2013 has further recast its proposal relating to the revision CHLD levy wherein the wages recovered separately was clubbed as part of the levy. The revised proposal of VOCPT on CHLD was also taken on consultation.
- (c). The VOCPT, while addressing queries raised by us, has subsequently filed revised cost statements vide its letter dated 23 October 2013 updating the 2012-13 estimates with actuals and has also modified estimates for the subsequent years. In the revised proposal, the VOCPT has sought 6.50% increase if its proposal for introduction of cleaning charges and increase proposed in license (storage) fee are approved. If the two items proposed are not approved, VOCPT has proposed 10.50% increase in all the tariff items. The special rate for capital dredging is proposed to continue at the existing level. In the revised proposal, Pension Fund levy is proposed at 13.93% on all the cargo and vessel related tariff items instead of per tonne levy proposed earlier. The levy proposed for deployment of labour from CHLD is also revised.
The revised proposal, cost statements filed by the VOCPT vide its letter dated 23 October 2013 along with information/ clarifications submitted by the port during the processing of the case are considered in this analysis.
- (iii). (a). The VOCPT receives royalty from the existing BOT operator PSA SICAL Terminals Limited (PSA SICAL). In the current tariff revision, VOCPT has anticipated to earn revenue share from other BOT operators of North Cargo Berth (NCB) - II and Berth No.VIII from the year 2014-15 onwards and BOT operators of Berth Nos.NCB- III and IV

and Shallow Water Berth (SWB) for cement and SWB for construction material from the years 2015-16 onwards.

Creation and maintenance of a separate escrow account for revenue share/ royalty receipts is mandated by the Government policy as contained in clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines from the year 2005-06. As per clause 2.8.3 of the guidelines for tariff fixation, the revenue share/ royalty receivable from the BOT operators is to be first applied to meet cost of surplus labour, if any, and thereafter at least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and/ or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years. The VOCPT has indicated the cost of surplus labour to be nil which is relied upon.

- (b). The VOCPT maintains a separate Escrow Account from the year 2007-08 onwards with reference to the royalty receipts from the PSA SICAL. As analysed in the last tariff Order, the Annual Accounts for the year 2007-08 showed that the VOCPT has transferred 50% of the royalty receipts from the PSA SICAL Terminals Limited (PSA SICAL) for the years 2005-06 to 2007-08 in the year 2007-08. For the subsequent years 2008-09 to 2012-13, the VOCPT has annually transferred 50% of the royalty receipts to the Escrow Account as per the tariff guidelines. This approach has been followed in the estimates of 2013-14 to 2015-16 also. The Annual Accounts of the port for the years 2009-10 to 2012-13 also show deployment of funds from the Escrow Account. The funds are reportedly used to fund dredging projects. The Escrow account of the VOCPT reports inflow in terms of royalty receipt and outflow of funds towards capital expenditure which are relied upon.
- (c). During the last review of tariff of VOCPT, tariff was fixed based on the estimates for the years 2011-12 and 2012-13. The next tariff cycle period is from 2013-14 to 2015-16. The actual royalty received from the PSA SICAL is reported at ₹8,927.04 lakhs in the year 2011-12 and ₹10,111.55 lakhs in the year 2012-13. The royalty receipt from PSA SICAL for the years 2013-14 to 2015-16 is estimated at the same level of 2012-13 i.e. ₹10,111.55 lakhs.

The port has furnished detailed working of arriving at the estimate of royalty. Appendix 12 of the License Agreement entered by VOCPT with M/s. PSA SICAL shows that increasing level of royalty per TEU is receivable from PSA SICAL every year. The VOCPT was, therefore, requested to explain the reasons for considering a uniform per TEU royalty of ₹1969 for estimating royalty income from M/s. PSA SICAL. The VOCPT has clarified that it is based on the interim-injunction dated 30 June 2011 granted by District Sessions Court restraining the port from claiming royalty at an escalated rate from 15 July 2011 and the subsequent order by Principal District Judge, Tuticorin pronouncing that ad-interim injunction granted in favour of M/s. PSA SICAL as absolute. The VOCPT has stated that the dispute was raised before Arbitral Tribunal constituted under the Arbitration and Conciliation Act. The Arbitration Award dated 14 February 2014 provided for revenue share and fixation of reference rate applicable to VIII Berth with the approval of TAMP. The VOCPT has clarified that since the arbitration award is not acceptable and legally not maintainable, VOCPT has appealed before Hon'ble High Court of Judicature of Madras. In view of the above position, the royalty receipt from PSA SICAL is reportedly estimated by VOCPT at ₹1,969/- per TEU being royalty collected by port pending resolution of the issue. In view of the position explained by the VOCPT, the estimation of royalty receipts from the PSA SICAL @ ₹1969 per TEU is considered in this exercise. If during the course of this tariff cycle or during the subsequent period, the decision of the Hon'ble Court in this matter differs from the royalty level assumed in this exercise, then the impact of the differential revenue will be considered in the immediate next tariff cycle as per the provisions in the tariff guidelines of 2005. Further, consideration by VOCPT the uniform traffic volume for the years 2013-14 to 2015-16 at the level of 2012-13 for the purpose of estimation of royalty receipt should not be construed as the incidental approval of this Authority for the traffic estimates of PSA SICAL for the said years.

- (d). The VOCPT has furnished workings relating to revenue share receipts estimated from other BOT operators to whom projects are awarded i.e. from BOT operators of North Cargo Berth (NCB) - II and Berth No.VIII from the year 2014-15 onwards and from BOT operators of berth No NCB- III and IV and Shallow Water Berth (SWB) for cement and SWB for construction material from the years 2015-16 onwards. The total revenue share receipts estimated from the BOT operators other than PSA SICAL for the above mentioned projects is ₹6,672.35 lakhs in the year 2014-15 and ₹10,163.86 lakhs in the year 2015-16 which is relied upon.

The sum of royalty and revenue share receipts from PSA SICAL and the other BOT operators estimated by the VOCPT for the years 2013-14 to 2015-16 is ₹10,111.55 lakhs, ₹16,783.89 lakhs and ₹ 20,275.40 lakhs respectively which is relied upon and considered.

The VOCPT was specifically requested to confirm whether the traffic and revenue share income estimated during the year 2015-16 from NCB-III project will materialize in view of pending litigation reported by the VOCPT earlier. The VOCPT has during the processing of this case confirmed that NCB-III project is expected to commence operations in the year 2015-16 by conclusion of the litigations and hence only 50% of capacity of 2.5 million tonnes is considered in the overall traffic of the port and in the revenue share projections. As regards PPP project relating to SDB for construction material as well, the VOCPT has stated that though it is under litigation, it is expected to be commissioned in the year 2015-16. The position reported by the VOCPT is relied upon.

(e). The VOCPT has considered 50% of the actual royalty receipt for the years 2011-12 and 2012-13 i.e. ₹4,463.52 lakhs and ₹5,055.78 lakhs and 50% of the estimated royalty/ revenue share receipts i.e. ₹5,055.78 lakhs, ₹8,391.95 lakhs and ₹10,137.70 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively as the amount transferred to the escrow account in line with the provision in the tariff guidelines. The remaining 50% of the royalty/ revenue share receipts is treated as the cargo handling revenue. The approach followed by the VOCPT is found to be line with the provision in the tariff guidelines and in line with the approach followed in the last tariff Order.

(f). The guidelines require that the transfers made to the Escrow Account has to be utilised within five years period for creation/ modernisation of port infrastructure. The Annual Accounts of the VOCPT shows withdrawal of funds from the Escrow Account during the period 2011-12 and 2012-13 to the tune of ₹4,465 lakhs and ₹5,055 lakhs respectively. The VOCPT has reported that withdrawal of funds from the Escrow account is to partly meet the capex relating to the dredging the Dock basin and Channel to cater 12.80m draught vessel. The withdrawal of funds reported from the Escrow account for the stated purposes is considered in the cost statement.

For the years 2013-14, 2014-15 and 2015-16, the VOCPT had earlier indicated deployment of funds from Escrow Account to meet the capex relating to Dredging in front of NCB-II & Shallow draught berth 2 nos. in a phased manner at ₹5,055 lakhs, 8,385 lakhs and Dredging in front of NCB-III, IV and others at ₹10,137 lakhs in the year 2015-16. It has subsequently indicated deployment of funds from the escrow account to the tune of nil in the year 2013-14, ₹7,761 lakhs in the year 2014-15 and ₹10,137 lakhs in the year 2015-16. The guidelines require that the transfers made to the Escrow Account has to be utilised within five years period for creation/ modernisation of port infrastructure. The revised utilisation of funds from the Escrow Account proposed by the port is within five years from the expected year of accrual to meet the capital expenditure relating to dredging projects which is found to be in line with the guideline provision. Hence, the deployment of funds from the Escrow Account as proposed by the VOCPT for the years 2013-14 to 2015-16 is considered.

(g). The year-wise details of the actual inflows and outflows regarding the royalty receipts and investment from the Escrow Account for the years 2011-12 to 2012-13 as per the respective Annual Accounts and for the years 2013-14 to 2015-16 based on estimates are tabulated below. It is relevant here to mention that interest on the opening balance in the Escrow Account is estimated @ 5% for the years 2013-14 to 2015-16 in line with the approach followed in the last tariff Order. The interest rate adopted is based on the interest rate reportedly earned by VOCPT in the year 2010-11 and it is comparable to the interest rate considered in the case of Kolkata Port Trust (KOPT) as well on the Escrow Fund balance.

(₹ in lakhs)

Particulars	2011-12 Actual	2012-13 Actual	2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates
1. Opening balance in Escrow Account	2.22	0.75	1.52	5057.38	5941.19
2. Royalty/ revenue share Receipts	8927.04	10111.55	10111.56	16783.90	20275.40
3. Revenue share transferred to Escrow Account minimum 50% of royalty receipts	4463.52	5055.78	5055.78	8391.95	10137.70
4. Interest estimated for 2013-14 to 2015-16 @ 5%	0	0	0.08	252.87	297.06
5. Withdrawal from Escrow Account for creation of infrastructure assets	4465	5055	0	7761	10137
6. Closing Balance (1+3+4-5)	0.75	1.52	5057.38	5941.19	6238.95

As per the above table, the balance in the Escrow Account at the end of the financial year 2015-16 is estimated to be ₹6,238.95 lakhs.

- (iv). Clause 2.13. of the tariff guidelines mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.

The existing Scale of Rates of VOCPT approved in October 2011 was based on the estimated position for the years 2011-12 and 2012-13. Thus, actuals for the years 2011-12 and 2012-13 are to be analysed with reference to the estimates to assess the performance of VOCPT during the said two years. During the last tariff revision, the estimated cost position (excluding the dredging activity and the railway activity) was analysed to determine the tariff of the VOCPT. Hence, the same approach is followed for assessing the actual performance for the past period. The analysis relating to past period performance is discussed below:

- (a). The VOCPT has confirmed that no rebate has been granted for the period from 2011-12 to 2012-13. This means the income reported in the Annual Accounts is based on the rates approved by this Authority. The actual income as reported in the Annual Accounts excluding the income from railway and income from special rate for dredging reported under Port and Dock facility is considered.

- (b). Of the actual royalty income reported in the Annual Accounts, 50% of the royalty income is considered as the cargo handling income and the balance 50% is transferred to the Escrow account in line with the approach followed in the last Order. The inflow of royalty/ revenue share receipts and its deployment to meet the capital expenditure is explained in the previous paragraph.

It is relevant here to state that during the last tariff cycle the VOCPT to our specific query about the revenue share income, Upfront payment, license fee from the projects already commissioned or likely to be commissioned with reference to the upfront tariff Order passed by this Authority had then clarified that all the PPP Projects are expected to be commissioned in the subsequent tariff cycle. The VOCPT has now reported upfront amount of ₹5 crores received from the Container Terminal BOT Operator of Berth No.VIII as per Concession Agreement. The VOCPT has clarified that same has been captured as revenue receipt in the year 2012-13 under the cargo handling income as per the accounting policy of the Port uniformly followed for all the years. Since the Annual Accounts of the VOCPT is reported to have accounted upfront payment from Berth No VIII, the same is considered in the cost statement prepared for the past period of 2011-12 and 2012-13.

- (c). The income from the special rate approved by this Authority for capital dredging, depreciation and capital employed on the concerned capital dredging reported in the relevant Annual Accounts are excluded from the port and dock income/ expenditure for a like to like comparison in line with the estimates considered in the last tariff Order and as done by the VOCPT also. The actual income earned from the expense related to the dredging levy is captured in a separate cost statement prepared relating to dredging activity, which is discussed in the subsequent paragraphs.

- (d). During the last tariff revision, the VOCPT had estimated contribution to Pension Fund at ₹400 lakhs per annum stating that it is the amount estimated @ 15% of salaries and wages and 8.33% towards gratuity. The estimate of contribution to Pension/ Gratuity Fund then furnished by the VOCPT was considered in the last tariff Order.

The Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 report contribution to the Pension/ Gratuity Fund at a higher level to the tune of ₹2,009.44 lakhs and ₹2,010.37 lakhs respectively and pension payments are reported at ₹2,328.13 lakhs and ₹2,564.28 lakhs respectively. The VOCPT has excluded both the contribution to Pension Fund/ Gratuity Fund as well as Pension payments reported in the Annual Accounts i.e. ₹4,337.57 lakhs and ₹4,574.65 lakhs in the years 2011-12 and 2012-13 respectively from the head "Finance and Miscellaneous Expenses". This means the port has neither considered contribution to Pension/ Gratuity Fund nor has considered Pension Payments as an expense in these two years. When sought clarification, the VOCPT has clarified that actuarial valuation is made as on 31st March of each year and only for future, the annual liability would arise and hence the same is projected for 2013-14 to 2015-16. The VOCPT has not considered necessary to modify the FME considered in the cost statement for the years 2011-12 and 2012-13.

It is relevant here to state that in tariff fixation exercise, pension either by way of annual contribution to pension fund or by way of actual payment to the extent it is not drawn from pension fund is allowed as pass through.

Thus, the actual contribution made by the VOCPT to the Pension Fund as reported in the Annual Accounts at ₹2,009.44 lakhs and ₹2,010.37 lakhs in the years 2011-12 and 2012-13

respectively is considered in line with the approach followed by this Authority in other tariff cases.

- (e). Interest income is excluded from the Finance and Miscellaneous Income maintaining the position followed in the last tariff Order. The Annual Accounts under the head FMI and FME show a separate entry relating to income and expense from specific fund other than the pension fund, gratuity fund, etc., i.e. pertaining to Family Security Fund, General Insurance Fund, Welfare Fund. The VOCPT had excluded the income and expense relating to these specific funds in the last tariff Order which was accepted by this Authority. It is the settled position that interest income from specific funds like the escrow account, general reserve, etc., are to be excluded from FMI in the tariff computation. Since the said items are related to specific funds, the treatment given by the VOCPT is recognised. Since the income from the specific funds are excluded, the relevant FME expenses relating to these funds are also excluded.
- (f). The depreciation policy followed by the Port and the net fixed assets in the Annual Accounts are reportedly based on the life norms prescribed by the Government. However, in order to comply with the clause 2.7.1. of the tariff guidelines, the VOCPT has considered the depreciation based on the depreciation rate prescribed in the Companies Act. This is in line with the approach followed in the last Order. Net fixed asset value based on depreciation as per Companies Act is separately maintained by the port. Thus, the net fixed assets furnished by the VOCPT cannot be matched with the net fixed assets reported in its Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13. The depreciation and net fixed assets for the years 2011-12 and 2012-13 as furnished by the VOCPT are relied upon in this analysis. The net fixed assets pertaining to capital dredging activity and railways have been excluded in line with the approach followed in the last tariff Order.
- (g). The net fixed assets for the year 2011-12 furnished by the VOCPT is ₹866.63 crores and ₹671.50 crores for the year 2012-13 which excludes net fixed assets relating to railways as the cost statement in the last tariff revision excluded railway activity. The net fixed assets relating to dredging (for which special levy was approved) to the tune of ₹222.19 crores and ₹218.10 crores is excluded in line with the approach followed in the last tariff Order since it is captured in the cost statement relating to the dredging activity. Thus, the net fixed assets excluding capital dredging for which special levy was approved comes to ₹644.44 crores and ₹453.40 crores in the years 2011-12 and 2012-13 respectively.

During the last tariff revision, as stated in para 17(ix)(e) of the Order, the VOCPT had intimated that out of project cost of ₹538 crores relating to dredging the channel and dock basin to 12.80 mtrs., 35% of the project cost i.e. ₹188.30 crores will be sanctioned by Government as Grant and balance ₹349.70 crores was proposed to be met from internal resources and partly from the Escrow Account.

The VOCPT has clarified that in actual terms the Grant has been received from the Government in phases i.e. ₹100.13 crores in January 2013, ₹24.50 crores in March 2013 and ₹40.50 crores in July 2013 i.e. aggregating to ₹165.13 crores. The Port has stated on receipt of grant from the Government, ₹124.63 crores has reduced from the Gross block of Capital Dredging in the year 2011-12 and ₹40.50 crores in the year 2012-13 and depreciation has been considered for the reduced gross value only. Thus, the net fixed assets reported by the VOCPT in the years 2011-12 and 2012-13 exclude the asset value to the extent funded by the Government in the respective years.

In cases where grants are received from the Government against investment in the fixed assets, the Billimoria Report (adopted by the Major Port Trusts) for accounting/ financial reporting allow the port trusts to either adjust it to the cost of the fixed asset or to transfer it to a separate reserve account for adjustment with the revenue in proportion to the depreciation charge. In the case of Cochin Port Trust, where part of the dredging cost was to be financed by the Government, the return on that part was not allowed but the port had added the Government funded component to the gross block and claimed depreciation which was allowed. In the instant case, the port has adopted the former approach prescribed in the Billimoria Report. It has excluded the part of the capital cost financed by the Government by way of grant in aid from the gross block itself. The port has not claimed depreciation as well as return on that part of the cost from the year when the grant is received. The approach followed by the VOCPT is in line with the approach followed in the last Order and hence considered in the analysis.

Whilst the VOCPT has proposed deployment of funds from the Escrow Account to the tune of ₹44.65 crores in the year 2011-12 and ₹50.55 crores in the year 2012-13 to meet part of the capex relating to the dredging the dock basin and channel to 12.8 mtrs., the port has not excluded net fixed assets funded from Escrow Account for ROCE computation.

With reference to the amount spent from Escrow Account, the port is not entitled to claim return on assets proposed to be funded from Escrow Account as per clause 2.8.3. of the tariff guidelines.

In our analysis, the net fixed assets funded from escrow account for the past till 2010-11 as well as net fixed assets funded from Escrow Account for the years 2011-12 and 2012-13 are excluded from the capital employed for allowing return in line with the tariff guidelines and the approach followed in the last tariff Order.

- (h). Though VOCPT has confirmed that it has estimated the working capital as per tariff guidelines, the estimation of sundry debtors and the cash balance under the current assets furnished by the port are not found to be in line with norms prescribed under Clause 2.9.9. of the tariff guidelines. The estimates of sundry debtors and cash balance are, therefore, modified in line with the tariff guidelines. If the current liabilities reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 are compared with admissible elements of current assets, the figures of working capital so derived turns out to be negative. As a result, the working capital is considered as NIL for the years 2011-12 to 2012-13.
- (i). In view of the foregoing analysis, the modified capital employed based on actuals is considered at ₹444.91 crores and ₹207.07 crores in the years 2011-12 and 2012-13 respectively.
- (j). The VOCPT has classified capital employed (excluding the dredging activity) into business assets and business related assets for the years 2011-12 and 2012-13. These are suitably modified to the extent the capital employed is modified.
- (k). Clause 2.9.10 of the tariff guidelines allows maximum permissible Return for capacity utilisation of 60% and above. The actual capacity as furnished by VOCPT other than the capacity of the BOT operators is 240.81 lakhs tonnes each for the years 2011-12 and 2012-13. Taking into account the actual traffic handled by VOCPT (excluding traffic of BOT berths) during the said years, the capacity utilization with reference to the capacity of the port works out to 77.2% and 79% respectively. Hence, the VOCPT is entitled for maximum permissible Return of 16% on the business assets for these years. Return on business related assets is considered at 8.2% as allowed in the last tariff Order.
- (v). A copy of the cost statement analysing the actual vis-à-vis estimates for the past period 2011-12 to 2012-13 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2011-12 to 2012-13 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in lakh tonnes)	384.03	376.13	-2.1%
Operating Income	45,294.11	48,334.88	6.7%
Total Expenses (including depreciation)	23,938.64	30,421.85	27.1%
Surplus/ deficit before Return	21,355.48	17,913.03	-16.1%
Capital Employed (Average)	52,922.23	32,599.29	-38.4%
Admissible Return on Capital Employed	16,811.95	10,308.60	-38.7%
Net Surplus after admissible ROCE	4,543.53 **	7,604.44	67.4%

** The net surplus assessed in the last tariff Order to the tune of ₹4,543.55 lakhs was transferred to the dredging activity to meet the shortfall therein.

- (a). The aggregate of the actual traffic handled by VOCPT during the two years period from 2011-12 to 2012-13 works out to 376.13 lakhs tonnes as against the estimated traffic of 384.03 lakh tonnes, registering a marginal negative variation of 2.1%.
- (b). The Operating income shows an aggregate increase of 6.7% over the estimated income despite 2.1% reduction in the actual traffic vis-à-vis the estimates for these two years. This might be because of ₹5 crores upfront amount captured as revenue in the year 2012-13.
- (c). The variation in the actual total expenses is 27.1% vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order for the two years. The capital employed shows a reduction of 38.4% over the estimates allowed in the last tariff Order. The variation is attributable to the variation in additions to the gross block of assets estimated by the VOCPT in the last tariff Order vis-à-vis the actual additions to the gross block. It is seen that during the last tariff revision, total net additions to the tune of ₹442.17 crores was allowed on estimate basis in the tariff fixation after excluding ₹188.30 crores of grant expected to be received from the Government for capital dredging as stated by the VOCPT. As against that, the actual additions reported by the VOCPT is ₹230.66 crores after the VOCPT excluded ₹124.67

crores of grant received from the Government in the year 2012-13 for the said dredging project from its Gross block.

- (d). The VOCPT has earned an additional surplus of ₹9,361.31 lakhs and ₹8,551.72 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively aggregating to ₹17,913.03 lakhs. The average of the actual surplus is seen to be ₹8,956.52 lakhs. If the average actual surplus is seen as a percentage of average actual capital employed of ₹32,599.29 lakhs for the said two years, it works out to 27%. The above details are given in the following table:

(₹in lakhs)

Particulars	2011-12	2012-13	Average
Actual Surplus before Return earned by VOCPT	9,361.31	8,551.72	8,956.52
Actual Capital Employed	44,491.33	20,707.25	32,599.29
Actual Return Earned on capital employed (Rounded off)	21%	41%	27%

As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.

As can be seen from the above table, the actual return earned by the VOCPT during the said two years is 27% as against the maximum eligible return of 16% allowed in the last tariff Order. The variation in the actual performance is found to be more than + 20%. Therefore, in terms of the stipulation contained in Clause 2.13, there is a case to adjust 50% of the past surplus pertaining to the years 2011-12 to 2012-13.

Accordingly, 50% of the actual surplus assessed for the years 2011-12 and 2012-13 i.e. ₹3,802.22 lakhs is to be considered for adjustment. As stated earlier, even during the last tariff revision Order, the revenue surplus of ₹4,543.52 lakhs estimated for the years 2011-12 to 2012-13 was transferred to offset the deficit in the dredging activity. The said actual surplus of 50% i.e. ₹3802.22 lakhs is, therefore, transferred to offset the deficit in dredging activity, following the approach adopted in the last tariff Order. It is to be noted here that the remaining additional surplus of ₹3802.22 lakhs is allowed to be retained by the VOCPT, as per tariff guideline provision.

- (vi). (a). The validity of the existing Scale of Rates of VOCPT has been extended beyond 31 March 2013 subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to VOCPT for the period after 1 April 2013 will be set-off fully, in the tariff to be fixed for the next cycle. This position is being dealt in the subsequent part of the analysis.
- (b). It is relevant here to state that the Scale of Rates of VOCPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/9/2010-TPT dated 11 October 2011 states that the levy of the Special Rate for Capital Dredging (prescribed in schedule 2.5) and Pension Fund Levy for deployment of labour from the V.O. Chidambaranar Cargo Handling Labour Pool (prescribed in schedule 6.2. of the SOR of the VOCPT) should cease to be applicable from 1 April 2013. However, the VOCPT vide its letter dated 22 April 2013 had requested this Authority to extend the validity of the SOR including the validity of the special rate for capital dredging and Pension Fund Levy for Cargo Handling Division approved by this Authority.
- (c). As regards the Pension Fund Levy for VOCPT CHLP, this Authority based on the position analysed in para 12 (xiv) of the Order No.TAMP/30/2009-TPT dated 11 October 2011 relating to levy approved for labour deployed from Cargo Handling Labour Pool which required the shortfall in the Pension Fund Liability to be recovered over five years, granted extension to the Pension Fund Levy for deployment of labour from the VOCPT CHLP beyond 31 March 2013 co-terminus with the extension of the validity of its SOR.
- (d). As regards the special rate for dredging levy, it is relevant to state that most of the users/ users association had pointed out that as per the Scale of Rates last approved by this Authority, the dredging levy should cease from 1 April 2014. However, the February/ March 2013 proposal of the VOCPT proposed to continue with the special rate for dredging in the existing Scale of Rates as well. Hence, the users had strongly objected its proposal and suggested to discontinue the levy from 1 April 2014. The VOCPT had, however, while seeking extension of validity of its existing Scale of Rates till its general revision proposal is finalized, categorically emphasized that even if the existing dredging levy is allowed to continue in the current tariff cycle, the cost statement for dredging activity reflects unrecovered deficit of ₹26.90 crores at the end of proposed tariff revision cycle (31 March 2016) and hence sought to justify that there is a need to extend the special

rate for dredging also while extending the validity of its Scale of Rates. Relying on the submissions made by the VOCPT and the cost statement for the dredging activity as per its proposal dated 28 February 2013, this Authority while granting extension to the SOR of the VOCPT also extended the validity of the special rate for capital dredging beyond 31 March 2013 co-terminus with the extension of the validity of its SOR.

- (vii). (a). Before proceeding with the analysis of the cost statement for general revision of the Scale of Rates of the VOCPT, the cost statement relating to the dredging activity is analysed. By the time the Order passed in the case is implemented, it would be around October 2014. Therefore, the actual income and expense relating to the dredging activity for the years 2011-12 and 2012-13 and also the estimates for the years 2013-14 till 30 September 2014 is analysed as part of the dredging activity. For the period subsequent to 30 September 2014, the income, expense and the capital employed relating the dredging activity is captured in the activity wise cost of the port and dock facility and forms part of the consolidated cost statement for the reasons explained in the foregoing paragraphs.
- (b). The special rate for dredging was initially approved in the year 2000 mainly to meet the debt servicing liability relating to the capital dredging project executed to increase the draft to 10.7 meters. The VOCPT had availed a total loan of ₹60,261.30 lakhs (Japan Yen loan) in the years 1999-2000 and 2000-2001 to finance the capital dredging project. During the tariff Order of July 2008, the VOCPT had reported that Japan Yen loan was foreclosed in January 2005. The outstanding loan amount at the time of closure of the Japan Bank International Co-operation (JBIC) loan account was reported at ₹255.97 crores by the VOCPT. A fresh loan of ₹182.06 crores was availed from the Industrial Development Bank of India (IDBI) to repay part of the Japan Yen loan. The balance of the outstanding foreign currency loan was also paid out of the reserves maintained by the port. In the tariff Order of July 2008, it was assessed that ₹58.20 crores was utilised from the internal resources/ reserves of the port for repayment of old loan. Hence, return on the funds deployed from the own resources was considered in the cost statement. The main modification/ analysis relating to the cost statement of the dredging activity is explained hereunder:
- (i). The VOCPT has furnished a separate cost statement for dredging activity for the years 2011-12 and 2012-13 at actuals and estimates for the years 2013-14 to 2015-16. In the cost statement prepared by us, the cost position of the dredging activity based on actuals for the years 2004-05 i.e. from 19.1.2005 (IDBI loan was taken by the VOCPT) till 2010-11 as given in the last tariff Order is reflected. Further, the actuals for the years 2011-12 and 2012-13 and estimates for the years 2013-14 and 2014-15 upto September 2014 are considered
- (ii). The income from the dredging levy for the years 2011-12 and 2012-13 is considered at the level reported by the VOCPT. For the years 2013-14 to 2015-16, the VOCPT has estimated income from dredging levy at ₹2,111.98 lakhs, ₹2,487.67 lakhs and ₹3,481.49 lakhs for the corresponding years. As stated earlier, in the cost statement prepared by us, the estimates from the date of extension granted to the special rate for dredging i.e. from 1 April 2013 till 30 September 2014 is considered. Thus, the income as estimated by the VOCPT for the year 2013-14 and income estimated for the year 2014-15 after prorata adjustment for six months for the year 2014-15 is considered.
- The income estimates of special rate for dredging are relied upon and considered except for updating the foreign exchange rate considered by the VOCPT for estimating this income. The VOCPT has considered a foreign exchange rate of ₹60.19 per US\$ to estimate the dollar denominated vessel related income. In respect of the income estimates from dollar denominated tariff items, the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case is to be considered uniformly for all the years under consideration.
- The average dollar exchange rate for the year 2013-14 is 1US\$ = ₹60.35. The vessel related income from the foreign going vessels for the year 2013-14 is updated to reflect the average exchange rate for the year 2013-14. For the period 2014-15 upto September 2014, an exchange rate of ₹60.09 per US\$ is considered as prevailing at the time of concluding the analysis of this case.
- The special rate for dredging is applicable on the vessel related income (port dues, pilotage and berth hire) both for foreign and coastal categories of vessels. The VOCPT has, however, not furnished breakup of the income from the special rate for dredging foreign and coastal categories of vessel. Based on the breakup of income from foreign and coastal vessel estimated for port dues, pilotage and berth hire, the ratio comes to around 86% from foreign going vessel and around 14%

- from coastal vessel income. The above ratio is applied while modifying the income estimation from the special rate for dredging for updation in the foreign exchange rate as explained above.
- (iii). Depreciation is considered at ₹408.82 lakhs per annum as considered by the VOCPT for the years 2011-12 to 2012-13 and estimates for 2013-14 and 2014-15. For the year 2014-15, the depreciation is considered pro rata for six months for the reasons explained earlier.
 - (iv). The capital dredging of berth no.VIII to the tune of ₹41.75 crores was financed from own resources at the port in the year 2003-04. At the request of the VOCPT, the special rate for dredging was extended to berth no.VIII as well. Since, capital dredging on berth no.VIII is funded from own resources, the VOCPT has considered return @ 16% on the net capital dredging at Berth no.VIII in line with the approach followed in the last tariff Order for the years 2011-12 to 2015-16. ROCE @ 16% is considered in our cost statement for the years 2013-14 and 2014-15 except for moderation in the year 2014-15 wherein return is proportionately considered for six months upto September 2014.
 - (v). The debt servicing liability of the IDBI loan taken in January 2005 involving quarterly repayment of the principal and interest @ 6.50 was for seven years i.e. till the year 2011-12. The annualized debt servicing liability of the IDBI loan for the year 2011-12 is considered at ₹3,095 lakhs at the level considered by the VOCPT in the last tariff Order as well as in the cost statement in the current proceedings.
 - (vi). As stated earlier, the funds deployed by the VOCPT from its reserves for repayment of the JBIC loan was assessed to the tune of ₹58.20 crores in the tariff Order of July 2008 and ROCE @ 16% was allowed in the last tariff Order on written down value. The same approach is followed for the years 2011-12 to 2012-13 actuals and estimates of 2013-14 to 2014-15 (upto September 2014).
 - (vii). Subject to the above modification the deficit in the dredging activity for the years 2011-12 and 2012-13 based on actuals comes to ₹3,287.67 lakhs as against ₹3,689.42 lakhs estimated in the last tariff Order for the corresponding period. For the period 2013-14 and 2014-15 (upto September) there is marginal surplus of ₹280.68 lakhs and ₹340.65 lakhs respectively. The aggregate deficit for the period 2011-12 to 2012-13 based on actuals and estimates for the years 2013-14 and 2014-15 upto 30 September comes to ₹2,666.34 lakhs.

The total deficit in the dredging activity for the period 2004-05 (from 19.01.2005) till 2010-11 based on actuals as assessed in the last tariff Order at ₹2,889.90 lakhs and deficit indredging activity based on actuals for the year 2011-12 and 2012-13 and estimates for the years 2013-14 and 2014-15 (upto September 2014) assessed in the current tariff cycle at ₹2,666.34 lakhs aggregating to ₹5,556.24 lakhs.

During the last tariff Order it was observed that if at the time of next review that the actual position in the capital dredging activity varies substantially from the position considered herein, the additional financial gain accrued therefrom will be fully set off in next tariff revision/ review. It is seen that based on 2011-12 and 2012-13 actuals the dredging activity shows an aggregate deficit of ₹3,287.67 lakhs for the two years as against ₹3,689.42 lakhs estimated in the last Order for the corresponding period. Since the dredging activity was in deficit on actual basis during the years 2011-12 and 2012-13, the question of adjustment of additional financial gain does not arise.

- (viii). In the last tariff Order, the deficit of ₹2,889.89 lakhs assessed for the period 2004-05 (after 19.01.2005) till 2010-11 based on actuals and deficit indredging activity estimated for the year 2011-12 and 2012-13 at ₹3,689.42 lakhs aggregating ₹6,579.32 lakhs was adjusted against the revenue surplus of ₹4,543.55 lakhs estimated for the years 2011-12 and 2012-13 and actual surplus of ₹378.87 lakhs assessed in the estate activity for the years 2008-09 and 2009-10. It is seen that the VOCPT has not made the adjustment of the surplus (except ₹378.87 lakhs) assessed as done in the last tariff Order while preparing the cost statement for dredging activity.

In the modified cost statement prepared by us in line with the approach followed in the last tariff Order, surplus of ₹378.87 lakhs assessed in the estate activity for the years 2008-09 and 2009-10 is adjusted against the dredging activity. As stated earlier, based on analysis for the actual vis-à-vis estimates for the years 2011-12

and 2012-13, as per the stipulation in clause 2.13 of the tariff guidelines, 50% of the actual surplus assessed for the years 2011-12 and 2012-13 i.e. ₹3,802.23 lakhs is also transferred to the dredging activity. This leaves, ₹1,375.14 lakhs deficit in the dredging activity as on 30 September 2014.

As can be seen from the analysis of the estimated cost position for the years 2013-14 to 2015-16, the overall port operations reflects surplus position. Therefore, it is found appropriate to adjust the remaining deficit of ₹1,375.14 lakhs in the dredging activity from the estimated revenue surplus assessed for the years 2013-14 to 2015-16 in this tariff cycle.

Subject to the above modification, the cost position for the capital dredging activity for the years 2004-05 to 2012-13 based on actuals and estimates for the period 2013-14 and 2014-15 upto September 2014 at the existing rate of dredging levy shows nil surplus / deficit. The cost statement relating to the capital dredging activity is attached as **Annex - II**.

A summary of the cost position relating to the capital dredging activity is given below:

(₹ in lakhs)				
Sr. No.	Particulars	Past period 19.1.05 till 2010-11 (Actuals)	Actuals 2011-12 & 2012-13 and Estimates for 2013-14 to 2014-15 (Upto September)	Total
(i).	Deficit in the dredging Account	-24027.92	-2666.34	-26694.27
(ii).	Deficit to be met from revenue surplus in the general activity for the past period (2002-03 to 2007-08) and for the period 2008-09 to 2010-11 as considered in the last tariff Order of October 2011	21138.03	Nil	21138.03
(iii).	Estimated balance deficit in the dredging account	-2889.90	-2666.34	-5556.24
(iv).	Adjust actual Surplus in the estate activity for the years 2008-09 and 2009-10 as considered in the last tariff Order			378.87
(v).	Adjust 50% of the actual revenue surplus for the years 2011-12 and 2012-13 assessed in the current Order			3802.23
(vi).	Balance deficit in the dredging activity to be met from the surplus estimated in the current tariff cycle			1375.14
(vii).	Remaining deficit in the dredging activity			Nil

Based on the above analysis, the deficit in the dredging activity will be nil by 30 September 2014. In fact, as brought out in earlier paragraphs, most of the users/ user associations like Tuticorin Ship Agents' Association (TSAA), Tuticorin Stevedores Association (TSA), SHV LPG India Private Limited (SLIPL), etc., have strongly objected the proposal of the VOCPT to continue with the special rate for dredging and have requested to discontinue the same. Based on the above table, the cost position of dredging activity as on 30 September 2014 reflects nil surplus/ deficit and hence the existing special rate for the dredging is discontinued

from 1 October 2014. Incidentally, it is noteworthy that remaining deficit even after adjustment of 50% of the additional surplus as per tariff guidelines for the years 2011-12 and 2012-13 assessed now, justifies the extension of validity of special dredging levy beyond 31 March 2013.

Since the years 2013-14 and 2014-15 upto September is based on estimates, the estimates will be reviewed with reference to actuals during the next tariff cycle and variation, if any, will be adjusted as per the applicable tariff guidelines.

- (viii). The overall traffic estimated by the VOCPT is 302.0 lakhs tonnes, 337.42 lakhs tonnes and 496.34 lakh tonnes for the years 2013-14 to 2015-16 respectively which includes the traffic expected to be handled by the existing BOT operator viz. PSA SICAL as well as other BOT operators at North Cargo Berth (NCB) – II, III, IV, Shallow Draft Berth (SDB) for cement and SDB for construction material reportedly expected to commence the operations during this tariff cycle.

The traffic exclusive of the port (excluding the traffic related to BOT berths) is estimated at 204.84 lakhs tonnes, 210.46 lakhs tonnes and 210.50 lakh tonnes for the years 2013-14 to 2015-16 respectively as against actual traffic exclusively of the port reported at 190.84 lakhs tonnes for the year 2012-13. The traffic projections for the years 2013-14 to 2015-16 is estimated to grow at about 7.6% during the year 2013-14 over the actuals for the year 2012-13 and 2.7% growth is estimated in the traffic during the year 2014-15 over the estimates of 2013-14. For the year 2015-16, the traffic is estimated almost at the same level as for the immediate previous year 2014-15.

The VOCPT has stated that traffic projections are estimated based on the expected development of future PPP Projects considering the five year plan and annual plan. The VOCPT has, however, not furnished relevant document in support of its statement and hence the traffic projections could not be verified with the five year plan. A copy of five year plan stated to have been furnished by the VOCPT pertains to various capital expenditure schemes for the 12th plan and not with reference to traffic projections.

It is seen that the coal traffic is projected to increase by 4% in the year 2013-14 over the actuals of 2012-13 and a reduction of 13% is estimated in the year 2014-15 over the estimates of 2012-14. For the year 2015-16, the port has estimated coal traffic at the level of 2014-15. The reduction of 13% anticipated in the coal traffic is attributed to anticipated shift of Industrial Coal to NCB-II in 2014-15. The port has stated coal traffic will not increase until further expansion of Tamil Nadu Electricity Board (TNEB) take place.

The port has projected 1% reduction in the traffic of Fertiliser and Fertiliser Raw materials for the year 2013-14. For the years 2014-15 and 2015-16, the fertilizer traffic is estimated at the level of 2013-14. The port has clarified that actual traffic of this cargo has reduced in the year 2012-13 by almost 50% due to non-functioning of M/s.SPIC. As regards copper concentrate and POL, the port has anticipated 1% and 12% growth respectively in the year 2013-14 and for the years 2014-15 and 2015-16 the traffic for these two cargo items is maintained at the level of 2013-14 without any growth.

It is relevant here to mention that none of the user/ user organizations have objected to the traffic forecasts made by VOCPT. Also, this Authority does not carry out any independent study so as to determine the likely traffic at a port/ private terminal. Since the traffic projections for the years 2013-14 to 2015-16 is reported to have been based on the present scenario, and taking into consideration commencement of the PPP Projects during this tariff cycle the traffic forecasts for the years 2013-14 to 2015-16 as furnished by VOCPT is relied upon for the purpose of this analysis.

If any undue advantage is found to have accrued to the VOCPT due to wrong estimation or due to relying on the presumption of the VOCPT adjustment will be made in the tariff at the time of next tariff review as per applicable tariff guidelines.

- (ix). The Cargo handling income estimates have been furnished by VOCPT at ₹14,616 lakhs, ₹18,495.64 lakhs and ₹21,001.39 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.

It is seen that the income from cargo handling activity other than the royalty/ revenue share income is commensurate to the growth projected in the traffic.

The Cargo handling income estimated by the VOCPT is inclusive of the 50% of the estimated royalty/ revenue share receivable by the VOCPT from its BOT operator viz., PSA SICAL and other BOT Operators expected to commence the operations during this tariff cycle.

The port has furnished the breakup of license fee and royalty/ revenue share income estimated from the existing Container Terminal operator PSASICAL and other BOT operators of berth No VIII, NCB- II, III, IV, SDB (Cement) and SDB (construction material) anticipated to commence the operations during this tariff cycle.

The VOCPT has estimated royalty/ revenue share receipts of ₹10,111.55 lakhs, ₹16,783.89 lakhs and ₹20,275.40 lakhs. As brought out earlier, the VOCPT has considered the 50% of the total royalty/ revenue share receipt amounting to ₹5,055.78 lakhs, ₹8,391.95 lakhs and ₹10,137.50 lakhs

as part of the Cargo handling income during the years 2013-14 to 2015-16 respectively and balance 50% of the royalty/ revenue share receipts is transferred to the Escrow account as explained earlier. As stated earlier, the VOCPT has confirmed that all the PPP projects envisaged in its proposal will commence during this tariff cycle. The position reported by VOCPT is relied upon and 50% of the royalty/ revenue share receipts is treated as revenue under the cargo handling activity in line with the approach followed by the VOCPT.

The license fee from the BOT operators of Berth No.VIII and NCB- II is estimated at ₹225.24 lakhs for each of the years 2013-14 to 2015-16. The said estimated license fee is reportedly considered under the cargo handling income. It is relevant to state that since the license fee for project is with reference to storage area provided inside the green gate and license (storage) fee prescribed in the general revision of the Scale of Rates is applicable. Hence, the approach adopted by the VOCPT of considering it as part of the cargo handling income is found to be appropriate and considered therein.

The VOCPT has separately furnished the estimated license fee from other BOT operators of NCB – III, IV and Shallow Draught Berth (Cement) at ₹288.77 lakhs for the year 2014-15 and ₹1,172.39 lakhs for the year 2015-16. The port has stated that the above mentioned license fee is not captured in the cost statement filed by it in October 2013 and hence has requested this Authority to consider it under the cargo handling income.

On perusing the working of the license fee considered by the VOCPT it is seen that the unit rate of license fee applied by VOCPT is with reference to lease rental recently approved by this Authority for VOCPT estate rental vide Order No.TAMP/6/2012-VOCPT dated 4 April 2014 and not with reference to the license (storage) fee for transit cargo prescribed in the general Scale of Rates of the Port. Hence, the license fee of ₹288.77 lakhs and ₹1,172.39 lakhs is captured as part of the income from the estate activity. It is relevant to mention that the above mentioned income includes the effect of annual escalation of 2% as applicable in the estate rentals approved by this Authority.

Based on the above analysis, the estimated cargo handling income as estimated by the port is relied upon in the analysis.

- (x). The growth estimated in the vessel traffic of the VOCPT reportedly includes the vessel traffic of the existing BOT operators as well as those likely to commence the operations during this period. The overall vessel traffic anticipated by the VOCPT shows growth of 14%, 9% and 9% during the years 2013-14 to 2015-16 over the actuals/ estimates of the respective previous years. The vessel related income estimated by the VOCPT including the income from the special dredging levy is ₹11,054.49 lakhs, ₹12,287.88 lakhs and ₹14,943.39 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively. The vessel related income excluding the income from the special dredging levy is estimated at ₹8,942.51 lakhs, ₹9,800.21 lakhs and ₹11,461.90 lakhs for the corresponding period. The increase in the vessel related income works out to 8%, 10% and 17% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively over the actual/ estimated income of the respective previous years. This is comparable with the growth estimated in the vessel traffic. The vessel related income furnished by the VOCPT is, therefore, considered in the analysis subject to the updation with reference to the foreign exchange rate considered by the VOCPT.

The income estimated by VOCPT from special rate for dredging for the years 2013-14 and 2014-15 (upto September 2014) is captured in the cost statement relating to the dredging activity subject to updation in foreign exchange rate which is already explained in the preceding paragraphs.

The VOCPT has estimated vessel related income from foreign going vessel applying the exchange rate of 1US\$=60.19. The average exchange rate for the year 2013-14 is 1US\$=60.35. Hence, the vessel related income for the foreign going vessel is modified to the extent of variation in the dollar exchange rate for the year 2013-14 i.e. 1US\$ = ₹60.35 as against 1US\$ = ₹60.19 considered by the VOCPT. For the years 2014-15 and 2015-16, the vessel related income from foreign going vessel estimated by the VOCPT is modified applying an exchange rate of 1US\$ = ₹60.09 as prevailing at the time of concluding the analysis of this case.

Subject to the above modifications, vessel related income excluding the income from the dredging levy is considered at ₹8,962.87 lakhs, ₹9,786.27 lakhs and ₹11,445.59 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.

- (xi). The VOCPT has estimated the income from the estate activity at ₹1,058.03 lakhs uniformly for each of the years 2013-14 to 2015-16 as against actual income reported for the years 2012-13 at ₹1,095.81 lakhs.

It is relevant here to mention that this Authority has recently passed an Order No.TAMP/6/2012-VOCPT dated 4 April 2014 revising the lease rental of the VOCPT lands for two quinquenniums viz. 1 July 2007 to 30 June 2012 and 1 July 2012 to 30 June 2017. The increase approved in the said Order is to the tune of 164%, 185%, and 167% in service/ residential, industrial and commercial categories in Zone A and Zone B (port related) as against uniform increase 172% for

the corresponding categories in Zone A and Zone B (port related) proposed by the VOCPT as on 1 July 2007 and the increase granted in the lease rental for the second quinquennium is by 88%. During the processing of the case, the port has indicated that the additional income is likely to accrue from its lease rental proposal at ₹890.22 lakhs, ₹2,574.46 lakhs and ₹2,622.32 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14.

It is seen that the income from the estate activity estimated by the VOCPT at ₹1,058.03 lakhs uniformly for each of the years 2013-14 to 2015-16 is based on the rates prevailing prior to the revision approved in April 2014.

Since the VOCPT has not modified the estimates of the estate rental with reference to the revised lease rental approved by this Authority, the income from the estate activity needs to be revised. But, at the same time, it is not appropriate to apply the percentage increase in the lease rental approved in the last tariff Order in view of the stipulation made in the estate revision Order dated 4 April 2014 that the revised rates are to be made applicable in the cases of the existing lessees / licensees subject to provision for periodic revision of rates agreed in the surviving lease agreements and in those cases of renewal / allotment only if the respective lease agreement or letter of allotment, if no lease deed is still executed, explicitly provides for revision of lease rentals during the currency of the lease period. Further, the average of the increase allowed by this Authority for the quinquennium 1 July 2007 to 30 June 2012 comes to 172% which is comparable to the increase sought by VOCPT. Hence, recognising the additional income from lease rental at the level estimated by VOCPT is not found to be unrealistic. That being so, for the purpose of this analysis, the additional income from the estate rental estimated by the VOCPT for the year 2013-14 i.e. ₹2,622.32 lakhs is considered for the year 2013-14. For the years 2014-15 and 2015-16 as well the additional income likely to accrue from revision in the estate is considered at ₹2,622.32 lakhs per annum subject to annual escalation @ 2% applicable as per the SOR for lease rentals approved by this Authority.

It is seen that the estate income anticipated by the VOCPT does not capture the effect of annual escalation @ 2% as applicable in the Scale of Rates on lease rental/license fee as per the Government guidelines on Land Policy for Major Ports of 2011. Hence in the estimates modified by us, the impact of 2% annual escalation in the unit rate applicable as per the SOR approved by this Authority is also considered.

As stated earlier, the license fee of ₹288.77 lakhs and ₹1,172.39 lakhs expected to accrue from the BOT operator for the years 2014-15 and 2015-16 is also captured as part of the income from the estate activity. Subject to the above modifications, the revised income from the estate activity considered in the cost statement is ₹3,753.96 lakhs, ₹4,042.73 lakhs and ₹4,926.35 lakhs respectively.

The aggregate of additional income estimated by VOCPT likely to accrue for the years 2011-12 and 2012-13 in view of revision in the estate rentals approved in April 2014 is transferred to the Pension Fund to augment the Pension Fund in view shortfall in the fund balance reported by the VOCPT, as brought out in the later part of this analysis.

- (xii). (a). The operating expenditure for the cargo handling activity is projected to increase by 25%, 7% and 8% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively over the actuals/ estimates of the respective previous years. The operating expenditure for port and dock facility is projected to increase by 24% and 8% for the years 2013-14 and 2015-16 respectively over the actuals/ estimates of the previous year whereas for the year 2014-15, 14% reduction is estimated in comparison to the estimates of the previous year 2013-14. The operating expenditure for the estate activity is projected to increase by 75%, 7% and 7% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively over the actuals/ estimates of the respective previous years. The total management general overhead is projected to increase by 24%, 7% and 7% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively over the actuals/ estimates of the respective previous years.
- (b). Clause 2.5.1 of the Tariff Guidelines of 2005 which requires that the expense projections of the major ports and terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. This Authority has decided to adopt escalation factor of 6% for the expenditure projections in all tariff cases of major ports and private terminals to be decided in the year 2014-15.
- (c). Though the case of VOCPT is being decided during the year 2014-15, the expenditure for the years 2013-14 to 2015-16 has been estimated by VOCPT considering the actuals for the year 2012-13 as base. Therefore, an escalation factor of 7% over the actuals for the year 2012-13 (being the escalation factor applicable for the year 2013-14) is considered in the analysis to estimate the expenditure for the year 2013-14 and the escalation factor of 6% is considered in the analysis to estimate the expenditure for the years 2014-15 and 2015-16, over the respective previous years. This is in line with the approach recently approved in

the case of International Seaports (Haldia) Pvt. Ltd. (ISHPL), a BOT operator operating berth No.4A of the Haldia Dock Complex (HDC) of Kolkata Port Trust while reviewing its general Scale of Rates.

Accordingly, the escalation factor in the estimation of overall expenses in the vessel related, cargo handling, estate expense, railways and management and general overheads excluding depreciation is allowed maximum at 7% in the year 2013-14 and 6% per annum for the years 2014-15 to 2015-16 over the actuals/ estimates of the respective previous years.

- (d). The estimate of operating expenditure for port and dock facility is estimated to reduce by 14% in the year 2014-15 in comparison to the estimates of 2013-14. Steep increase of 24% in the operating expense of the port and dock facility in the year 2013-14 is attributed to the major dry docking expense on MT Thiruvalluvar, ML Bharathi and ML Tuticorin to the tune of ₹10.77 crores considered in the year 2013-14. The port has clarified that this expenditure is not of recurring nature and hence the estimated reduction in the operating expense is anticipated in the year 2014-15. The Revised Estimates for the year 2013-14 also estimated increase in dry docking expense in the year 2013-14 as against 2012-13 actuals towards dry docking on MT Thiruvalluvar and ML Tuticorin. Even during the last tariff revision it has been observed in para 17(xi)(b) that the VOCPT incurs the major expense towards dry docking once in two years. It is, therefore, found justifiable to reckon the dry docking expense estimated at the level of ₹10.77 crores by the VOCPT. However, since this expenditure is not of recurring nature as stated by the VOCPT it is spread over equally in this tariff cycle for three years 2013-14 to 2015-16 assuming the benefit of this expense will be available for the current tariff cycle. Accordingly, in our analysis, the expense of ₹10.77 crores towards major dry docking expense estimated by the VOCPT in the year 2013-14 is spread equally over the three years 2013-14 to 2015-16.
- (e). As stated earlier, clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005 stipulates that the expenditure projections should be in line with traffic projections and adjusted for price fluctuation. The consumption of power and fuel is likely to vary with reference to the traffic growth. It is seen that the power and fuel consumption estimated by VOCPT for the years 2013-14 to 2015-16 does not capture the effect of traffic fluctuation. When pointed out, the VOCPT has clarified that usage of power is only with respect to Wharf Crane and the utilisation of wharf crane is unpredictable due to usage of ship derricks and the volatility of the usage of wharf cranes in the past three years and its estimates are in order.
As regards fuel consumption, the VOCPT has clarified that it is in consonance with traffic projections. The VOCPT has estimated the fuel cost to increase by 20% in the year 2013-14 and 7% during each of the subsequent years. The growth in the traffic estimated by the VOCPT is 8% in the year 2013-14, 2.7% in the year 2014-15 and nil growth in the year 2015-16. The estimate of fuel cost is not found to be in consonance with the growth projected in the traffic. Hence, the fuel cost estimated by the VOCPT is modified to reflect the growth projected in the traffic and also adjusted for annual escalation at the stated level as considered for other tariff items.
- (f). The actual repairs and maintenance cost for the year 2012-13 including stores consumed is reported to be ₹3,411.25 lakhs. Applying 7% annual escalation in the year 2013-14 and 6% annual escalation in the subsequent years 2014-15 and 2015-16 as explained earlier, the repairs and maintenance cost will work out to ₹3,650.04 lakhs, ₹3,869.04 lakhs and ₹4,101.18 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively. As against that the repairs and maintenance cost estimated by the VOCPT is at the higher level of ₹3,742.46 lakhs, ₹4,004.43 lakhs and ₹4,284.74 lakhs for the corresponding period. This is done perhaps to capture the effect of repairs and maintenance cost in respect of new additions proposed to the gross block of assets. The total additions to the gross block of assets estimated by the VOCPT is ₹5,540 lakhs, ₹8,418 lakhs and ₹86,300 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively. The actual repairs and maintenance cost as percentage of gross block of assets for the year 2012-13 works out at 3%. If the same percentage is applied on the additions to the gross block of assets excluding the additions on the gross block relating to major capital dredging expense, total Repairs and maintenance comes to ₹3,671.68 lakhs, ₹4,035.24 lakhs and ₹4,276.38 lakhs. The estimate of repairs and maintenance cost by the VOCPT for the years 2014-15 and 2015-16 is found to be reasonable based on the above analysis and hence is accepted at the level considered by the VOCPT. The repairs and maintenance cost for the year 2013-14 based on the above analysis comes to ₹3,671.68 lakhs as against ₹3,742.46 lakhs estimated by the VOCPT. Hence the estimates for the year 2013-14 is moderated and considered at the level of ₹3,671.68 lakhs.

- (xiii). Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that depreciation would be allowed on the straight-line method following the life norms adopted as per the Companies Act. As stated in the analysis for the past period, for the purpose of tariff fixation the depreciation on assets are computed by the VOCPT as per the Companies Act in line with the provision stipulated in the tariff guidelines. The depreciation furnished by the VOCPT for the years 2013-14 to 2015-16 is relied upon and considered for the purpose of this analysis. However, as stated earlier, the VOCPT has furnished separate cost statement for dredging activity for the years 2013-14 to 2015-16. In the modified cost statement prepared by us, the statement relating to the dredging activity is drawn for the period upto September 2014. That being so, the depreciation on the dredging for half of the year 2014-15 from October 2014 to March 2015 as well as for the year 2015-16 is merged with the depreciation estimated by VOCPT for port and dock facility.
- (xiv). The Finance and Miscellaneous Income (FMI) estimated by VOCPT in the consolidated cost statement is ₹786.94 lakhs in 2013-14, ₹794.81 lakhs in the year 2014-15 and ₹802.75 lakhs in the year 2015-16. This excludes the FMI estimated for the railway activity. In the consolidated cost statement prepared by us, the total FMI income including the FMI apportioned to the railway activity is considered. The Finance and Miscellaneous Income (FMI) considered in the modified cost statement is ₹789.90 lakhs, ₹797.81 lakhs and ₹805.78 lakhs for the years 2013-14 and 2015-16 respectively.
- (xv). The Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) estimated by the VOCPT is ₹884.42 lakhs, ₹946.33 lakhs and ₹1,012.57 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively. This estimate includes contribution to the Pension fund to the tune of ₹676 lakhs for the year 2013-14 which is escalated by 7% per annum for the years 2014-15 and 2015-16 respectively. As stated earlier, the Annual Accounts of the VOCPT show the contribution to the Pension/ Gratuity Fund to the tune of ₹2,094.44 lakhs in the year 2011-12 and ₹2,010.37 lakhs in the year 2012-13. The pension payments of ₹2,328.13 lakhs and ₹2,564.28 lakhs are also reportedly paid from the revenue account for the corresponding period. As stated earlier, the VOCPT had neither included contribution to pension fund nor the pension payment for the past period 2011-12 and 2012-13. As explained in the paragraphs relating the analysis for the past period, contribution to the Pension Fund has been considered for the years 2011-12 and 2012-13 in line with the general approach followed in other Major Port Trusts of either allowing contribution to the Pension Fund or Pension Payment as expense in tariff fixation exercise. The Budget Estimates for the years 2013-14 and 2014-15 estimate contribution to the Pension Fund to the tune of ₹2,011.09 lakhs and ₹2,013.19 lakhs respectively. The contribution to the Pension Fund considered by the VOCPT at ₹676 lakhs for the year 2013-14 and escalated by 7% per annum for the years 2014-15 and 2015-16 is found to be significantly lower than the actual contribution to the Pension Fund reported for the years 2011-12 and 2012-13 and the Budget Estimates 2013-14 and 2014-15. The port has not explained any reasons for not considering the estimates as per B.E. when the income and other estimates are based on the Budget Estimates 2013-14. It has to be recognized that the VOCPT has also proposed to introduce a special levy to meet the shortfall in the Pension Fund. If the contribution to the Pension Fund is considered at the reduced level as considered by the VOCPT the shortfall in the Pension Funds vis-à-vis the Pension Fund Liability as per the actuarial valuation may widen and call for further increase in the Pension Fund Levy in the next tariff revision. That being so, the estimate of contribution to the Pension Fund is modified and considered at the level estimated in the Budget Estimates for the years 2013-14 and 2014-15. For the year 2015-16, the contribution to the Pension Fund is maintained at the level of 2014-15. For the other items of expense under the head FME, the estimates for the year 2013-14 is arrived applying 7% escalation over the actuals for the year 2012-13. It is relevant to state here that the VOCPT has clarified that the actual FME for the year 2012-13 include ₹665.79 lakhs towards arrears of water charges as a result of enhanced rate as per the arbitration award. Whilst this is an operating expense incurred by the VOCPT in the year 2012-13 and is captured for the past period, it is not allowed to be perpetuated in the estimates for the years 2013-14 to 2015-16. The actual FME allowed for the year 2012-13 after excluding ₹665.79 lakhs is escalated by 7% for the year 2013-14. For the subsequent two years, i.e. 2014-15 and 2015-16, 6% annual escalation over the estimates or the respective previous years is considered. Accordingly, the modified FME considered in the cost statements is ₹2,339.27 lakhs, ₹2,361.16 lakhs, and ₹2,382.04 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.
- (xvi). (a). The VOCPT has proposed additions to its gross block of assets during the years 2013-14 to 2015-16 to the tune of ₹55.40 crores, ₹84.18 crores and ₹863.00 crores respectively. Out of the additions to the gross block of assets proposed by the VOCPT ₹81.18 crores in the year 2014-15 and ₹852 crores in the year 2015-16 is proposed toward dredging in front of NCB-II, III, IV and two SDBs.

With reference to the additions proposed to the gross block during the years 2013-14 to 2015-16, the port has not furnished any documentary evidence despite request. It has, however, furnished the expected year of completion of the major investments, which is tabulated below:

Particulars	Expected year of commissioning	Estimated cost (₹ in crores)
Year 2013-14		
Usage of IT	2013-14	19.75
Installation of VTMS in Tuticorin Port	2013-14	8.80
Decongestion Plan – Phase-I (i) Modification to green Gate entrance	2013-14	14.90
Fix HCF 1600H Rubber Dock fender with jetties	2013-14	4.75
Radiological Detection Equipment		7.20
Major additions for 2013-14		55.40
Year 2014-15		
Dredging in front of NCB-II and SDBs	2014-15	81.18
Upgradation of Port Electrical System	2014-15	1.00
Conversion of HT/LT	2014-15	1.00
Auxiliary facilities	2014-15	1.00
Major Additions for 2014-15		84.18
Year 2015-16		
Dredging in front of NCB-III, IV, and others		852.00
Modernisation of Railway Track within the Port Limit		11.00
Major Additions for 2015-16		863.00

The VOCPT has confirmed that except Capital Dredging Project, and Procurement of High powered tug, all other schemes proposed are within the delegated powers of the Board of Trustees of our Port. The breakup of additions to the gross block furnished by VOCPT, however, do not show estimated capital cost relating to high powered tug. The VOCPT has also clarified that expenditure in respect of capital dredging in front of Berth No.NCB - II, III, IV, Shallow Water Berth I & II etc. at cost of ₹920 crores is considered based on the completion of respective Projects expected during 2014-15 and 2015-16. The mismatch in the capital dredging cost viz. ₹920 crores and ₹933.18 crores (i.e. ₹852 crores + ₹81.18 crores) remains unexplained. The VOCPT has further submitted that PIB Memorandum in respect of the above mentioned capital cost has been submitted to Government of India and the same is under consideration of the Ministry. The VOCPT has confirmed that all the projects will be completed during the tariff cycle upto 31.3.2016.

Since the capex for capital dredging of NCB - II, III, IV and two SDBs seemed to cater to the new PPP projects, the port was specifically requested to clarify as to why the other users who may not be availing the benefit of proposed investments should bear the financial burden of increased tariff. The VOCPT has clarified that the said berths are common user facility and not captive berths and involve interchangeability between berths and hence, the capital cost is proposed to be absorbed from all vessels calling at the berths of the VOCPT. Considering the above clarification and also submissions made by the VOCPT that the capex relating to dredging projects will be completed in 2014-15 and 2015-16 as proposed by port, the proposed additions to the gross block is allowed.

Thus, based on the clarifications furnished by the VOCPT and status of the capex indicated by the port, the additions proposed to the gross block in the years 2013-14 to 2015-16 is considered in this analysis.

- (b). The VOCPT has clarified that expenditure in respect of capital dredging in front of Berth No.NCB - II, III, IV, Shallow Water Berth I & II etc. is considered based on the expected completion of respective projects during 2014-15 and 2015-16 and that the port expects to receive grant in aid from the Government to the tune of ₹211.43 crores in the year 2014-15 and ₹283.97 crores in the year 2015-16.

The VOCPT has excluded ₹211.43 crores and ₹283.97 crores from the gross block of assets in the years 2014-15 and 2015-16 respectively in view of the grant expected to be received from the Government for the capital dredging project. The port has neither claimed depreciation nor return on that part of the cost.

As explained in the analysis relating to the past period, this is in line with accounting treatment prescribed in the Billimoria report in case of grant received by the Major Port

Trusts from the Government for fixed assets of the port. The approach followed by the VOCPT is considered in the analysis.

- (c). The VOCPT has excluded the capital employed and return thereon relating to the special dredging for the years 2013-14 to 2015-16. As stated earlier, in our analysis the capital employed relating to the dredging is captured in the capital employed from the period October 2014 onwards till the year 2015-16 and return thereon is also allowed.
- (d). The position in respect to the Capital Employed considered by us in the cost statement for the purpose of allowing return is given in the following table:

(₹ in lakhs)						
Sr. No.	Particulars	2011-12 (Actuals)	2012-13 (Actuals)	2013-14 (Estimates)	2014-15 (Estimates)	2015-16 (Estimates)
A.	Capital Employed at the end of the year	64,443.46	45,340.11	46,901.19	73,137.21	127,334.46
B.	Utilisations from Escrow Account					
(i).	Assets funded from Escrow Account during the year	4,465.00	5,055.00		7,761.00	10,137.00
(ii).	Cumulative utilisation from Escrow Account	20,433.94	25,488.94	25,488.94	33,249.94	43,386.94
(iii).	Depreciation during the year (1.63%)	296.68	374.27	415.47	478.72	624.59
(iv).	Cumulative depreciation	481.81	856.08	1,271.55	1,750.27	2,374.86
(v).	Written Down Value of assets funded from Escrow Account (ii) - (iv)	19,952.13	24,632.86	24,217.39	31,499.67	41,012.08
C.	Balance capital employed qualifying for return [A-B (v)]	44,491.33	20,707.25	22,683.80	41,637.54	86,322.38

- (e). As per clause 2.9.9 of the tariff guidelines, Sundry Debtors is to be estimated at 2 months estate revenue and 2 months railway terminal charges and cash balance at one month's cash expenses. The VOCPT has confirmed there is no railway terminal charges applicable in its Port. As regards sundry debtors from estate activity, the port has stated that there are items of disputed earnings under litigation which were accounted as income in the respective years but not yet recovered. These are considered in full as sundry debtors since the recovery is pending for more than ten years. The VOCPT has requested to admit it considering the nature of the long pending disputed incomes. Provision of tariff guidelines of 2005 do not permit to consider such long outstanding dues as a part of current asset. The estimate of sundry debtors and cash in the working capital calculation by the VOCPT is not as per the norms prescribed in the tariff guidelines. The estimation of sundry debtors and cash is, therefore, modified as per the norms prescribed in the tariff guidelines. Estimation of current assets following the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005 and taking into account the actual current liability reported in the year 2012-13, the working capital of VOCPT becomes negative. As a result working capital is considered as Nil.
- (f). The port has furnished the breakup of business assets, and business related assets. Relying that the port has followed the provisions prescribed in clauses 2.9.7. and 2.9.8. of the tariff guidelines for classifying the assets as business related assets, the segregation of assets by the VOCPT into two categories is considered. Consequent to modification in the estimation of capital employed, the classification of assets into two categories also stands modified.
- (xvii). The port has computed return on capital employed at 16% on the business assets and 8.4% on the business related assets for the years 2013-14 to 2015-16. The designed capacity assessed by the port as a whole including the BOT projects likely to commence is estimated at 449.70 lakhs tonnes, 501.70 lakh tonnes and 731.6 lakhs tonnes for the three years 2013-14 to 2015-16 respectively. The port has assessed the capacity utilisation at 74%, 66% and 44% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively. VOCPT has not clarified as to how the port has arrived at the said capacity utilisation. It is seen that the designed capacity furnished by the VOCPT is for the port as a whole including BOT operators in operations and BOT operators expected to commence the operations during this tariff cycle. At our request, the VOCPT has subsequently furnished the designed capacity exclusively with reference to the port i.e. excluding the BOT operators at 240.81 lakhs tonnes for each of the three years 2013-14 to 2015-16. The capacity utilisation based on the designed capacity exclusively of the port and considering the traffic level estimated by the VOCPT comes to 85.1%, 87.4% and 87% respectively.
- Since the capacity utilization is more than 60% for the years 2013-14 to 2015-16, the VOCPT is entitled for full return on capital employed for these three years.

The rate of return adopted by this Authority for the cases to be decided in the year 2014-15 is 16% for business assets. It is relevant to state that the ROCE decided for the year 2014-15 is at the same level as allowed in the year 2013-14. In our analysis, 16% return is allowed on the modified business assets for the years 2013-14 to 2015-16.

Return on the modified business related assets is considered @ 8.33% for the year 2013-14. The updated risk free rate of return adopted by this Authority for dealing with the tariff cases in the year 2014-15 is 8.9% which is considered for computing return on business related assets for the years 2014-15 and 2015-16.

- (xviii). Regarding estate activity, this Authority has recently passed an Order No.TAMP/6/2012-VOCPT dated 4 April 2014 revising the lease rental of the VOCPT lands for two quinquenniums i.e. from 1 July 2007 to 30 June 2012 and 1 July 2012 to 30 June 2017. As stated earlier, the additional revenue on account of the revision approved in the VOCPT estate has been considered at the level estimated by the VOCPT in the absence of availability of the exact impact of revision.

This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. Even clause 2.11.5. of the tariff guidelines of 2005 permits the surplus of estate activity to be utilised to offset the deficit in other port operations. In the current tariff revision exercise, the estate activity shows a surplus position at the revised tariff approved by this Authority in the Order dated 4 April 2014. The surplus assessed in the estate activity at the revenue estimated by the VOCPT and considering the additional revenue on account of the revision estimated by the VOCPT estate has been considered while determining the overall tariff revision of the port in the current tariff cycle.

If, at the time of next review, it is observed that there is substantial surplus arising on account of revision allowed in estate revision, it will be considered for full adjustment in the tariff during the next tariff cycle.

- (xix). The consolidated cost statement filed by the VOCPT excludes railway activity. The port has, however, in the consolidated cost statement proposed to set off the deficit to the tune of ₹239.24 lakhs, ₹265.46 lakhs and ₹389.56 lakhs pertaining to the railway activity during the years 2010-11 to 2012-13 respectively from the net surplus in the port operation.

The VOCPT has stated that port approached Railway Board to revise the Railway Siding Charges in the year 2010 and followed up with reminders. The response of the Ministry of Railways is, however, not positive. Hence, the Port has requested to allow to absorb the Railway Deficit for the past years upto 2012-13 in the General Revision Exercise of the Port. Railway activity is not an exclusive activity but is incidental to cargo handling and hence it has suggested that the deficit in the railways is to be absorbed by other activities. The suggestion of the VOCPT to absorb the railway related loss from the future tariff will mean introduction of new cross subsidy in this activity from other services which will not be in line with the guidelines. The tariff guidelines of 2005 require to contain flow of cross subsidy and to eventually phase it out. Moreover, railway related charges do not fall under the jurisdiction of this Authority. The port is, therefore, advised to seek intervention of its Administrative Ministry in the matter for expeditious review of railway related charges.

In the cost statement prepared by us the overall consolidated cost statement includes the cost position of railway activity for the years 2013-14 to 2015-16. This is done to assess the net surplus/deficit for the port as a whole. However, for deciding the tariff to be fixed for the current tariff cycle, the railway deficit has been excluded. It is relevant to state here that in the tariff revision of other ports such as Visakhapatnam Port Trust also and the last tariff revision of VOCPT also the cost position relating to railway activity was excluded while determining the tariff increase/decrease to be allowed to the port.

- (xx). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements for the years 2013-14 to 2015-16 are modified, as explained earlier. Since the consolidated cost statement for the port as a whole reflects surplus position, and in view of the analysis brought out in the subsequent paragraphs, there is no case warranting increase in the existing Scale of Rates. In view of overall surplus position in the port, the sub-activity cost statements are not drawn. This is in line with the approach followed in the last tariff Order.

As stated earlier, the extension granted to the validity of the existing SOR of VOCPT beyond 31 March 2013 was subject to the condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the VOCPT for the period post 1 April 2013 will be set off fully in the tariff to be fixed. The cost statement for the year 2013-14 reflects a surplus to the tune of ₹5,545.18 lakhs. The said surplus for the year 2013-14 is set off equally during the years 2014-15 and 2015-16. The modified cost statements are attached as **Annex - III (a) to (e)**. The summarised position of the results disclosed by the financial/ cost statements at the existing tariff are tabulated below:

Particulars	Operating Income (in lakhs)	Net Surplus(+)/ Deficit(-) (in lakhs)	Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating Income	Average Surplus/
-------------	--------------------------------	--	--	---------------------

	2013-14	2014-15	2015-16	Total for 2013-14 to 2015-16	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Deficit %
(i). Consolidated position	27,452.80	32,451.81	37,500.52	97,405.14	--	8,194.19	3,602.22	11,796.41	0%	25.3%	9.6%	17.4%
(ii). Port & Dock Activity	8,962.87	9,786.27	11,445.59	30,194.73	--	-9,625.32	-16,220.31	-25,845.63	0%	-98%	-142%	-120.0%
(iii). Cargo handling and storage activity	14,615.99	18,495.63	21,001.39	54,113.01	--	15,571.50	17,089.33	32,660.83	0%	84%	81%	82.8%
(iv). Estate	3,753.96	4,042.73	4,926.35	12,723.03	--	4,143.93	4,816.89	8,960.83	0%	103%	98%	100.1%
(v). Railway	119.99	127.19	127.19	374.37	--	-1,895.92	-2,083.69	-3,979.61	0%	-1491%	-1638%	-1564.4%
(vi). Port as a whole (excluding Railway)	27,332.81	32,324.62	37,373.33	97,030.77	--	10,090.11	5,685.92	15,776.02	0%	31%	15%	22.63%

As can be seen from the above table, the port as a whole will be in a surplus to the tune of ₹117.96 crores for the 2014-15 and 2015-16 including the railway activity. Excluding the deficit in the railway activity, the estimated revenue surplus is to the tune of ₹157.76 crores. In terms of percentage, the port as a whole (excluding the railway activity) shows an average surplus of 22.63%. The VOCPT has sought 6.5% increase in the existing Scale of Rates if its two proposals relating the cleaning charge and increase proposed in the license (storage) fee are approved. If these two proposals are not approved, the VOCPT has sought across the board increase of 10.5%. Before proceeding ahead, the new tariff items proposed towards cleaning charge and the increase proposed in the license fee are discussed hereunder:

- (a). The port has proposed increase in license fee (Storage charge) of open space of Zone A-outside the security wall by 150% and for Zone A-inside the security wall by 300% to bring it at par with the rate prescribed in the Scale of Rates of Chennai Port Trust. Further, the license fee for Zone B (both covered and open space) which is presently prescribed at 50% of the license fee prescribed for Zone A is also proposed to be increased and made at par with the rates for Zone A. When sought reasons for the proposed steep increase, the port has sought to clarify that though the Cargo Handling Activity is in surplus, Port feels that the storage charges are to be comparable to neighbouring Ports' rates considering the land value and to ease congestion of cargo at times of peak period and bunched arrival of vessels. Most of the users/ user associations have objected the steep increase proposed in the license (storage) fee.

It has to be recognised that the cargo handling activity which also includes the warehousing activity reflects a surplus position. In view of the surplus position reflected in the cargo handling activity and also surplus position reflected for the port as a whole, upward revision proposed by the port in the license fee in Zone A as well as in Zone B is not warranted and hence not approved.

- (b). The port has proposed to introduce cleaning charges of ₹5 per tonne in the wharfage schedule, which is proposed to be collected on dusty cargo. The proposed levy is for all the dusty cargoes moved through road to bear the cleaning expenditure through sweeping machines regularly as the port has to comply with Environmental Management System (EMS) and Tamil Nadu Pollution Control Board regulations irrespective of berths where they are handled. Most of the users/ user associations like Tamil Nadu Electricity Board and Tuticorin Thermal Power Station, Tuticorin Ship Agents' Association, Indian Chamber of Commerce & Industry and others have objected to the introduction of the proposed levy separately in addition to the wharfage.

The point made by the VOCPT that it incurs cleaning expenditure for handling dusty cargo is well taken. But at the same time it is to be recognised that the expenditure estimated by the VOCPT including the cost involved for providing the cleaning services also gets captured. Recognising that the cargo handling activity as well as the consolidated cost position, which would cover this cost item, shows a surplus position, this Authority is not in a position to approve the proposal for introduction of cleaning charges.

- (c). It can, thus, be seen that the cargo handling and estate activities show surplus of ₹326.61 crores and ₹89.60 crores respectively for the two years 2014-15 and 2015-16 which cross subsidizes the deficit of ₹258.46 crores in the vessel related activity and leaves an overall surplus of ₹157.76 crores for the corresponding period.

In view of the overall surplus in the port there is no case for allowing any tariff increase in the existing Scale of Rates as proposed by the port. Hence, this Authority decides to maintain status quo in the existing Scale of Rates of VOCPT subject to discontinuing the special rate for dredging as explained earlier and few other modification in the conditionalities discussed in the subsequent paragraphs.

Of ₹157.76 crores revenue surplus estimated for the years 2014-15 and 2015-16, ₹13.75 crores is transferred to meet the deficit assessed in the dredging activity. As regards the remaining surplus of ₹144.00 crores instead of effecting reduction in the existing Scale of Rates, it is found appropriate to transfer this revenue surplus estimated for the years 2014-15 and 2015-16 to augment the Pension Fund since the VOCPT has in the current proposal proposed to introduce a separate Pension Fund Levy at 13.93% on all the cargo and vessel related activities to cover the shortfall in the Pension/ Gratuity fund to meet the actuarial valuation. Accordingly, estimated revenue surplus of ₹144.00 crores for the years 2014-15 and 2015-16 is transferred to the Pension Fund for determining Pension fund Levy proposed by the port.

- (xxi). In the last tariff Order, the Pension Fund position was assessed based on the actuarial valuation as on 31 March 2011. In the last tariff Order this Authority had ordered VOCPT to transfer ₹81.92 crores being the surplus assessed for the past 2002-03 period upto 2007-08 flowing from the decision of this Authority in the tariff Order of July 2008 which was not found to have been transferred by the VOCPT during the last tariff revision. The VOCPT was directed to transfer ₹81.92 crores along with interest in the last tariff Order of October 2011. In the said Order, the VOCPT was also requested to transfer ₹ 25.45 crores from the actual surplus assessed for the years 2008-09 to 2010-11 in the last tariff Order.

It is relevant here to state that the direction given by this Authority in the last Order to transfer ₹81.92 crores was because neither the proposal of the VOCPT nor the Annual Accounts of the port showed that the port had transferred the said revenue surplus of ₹81.92 crores to the pension fund during the last tariff revision and despite specific request, the port had not confirmed compliance of the direction of this Authority in this regard.

In this context, the VOCPT has clarified which is also a factual position that only ₹4.00 crores/ per annum was allowed as cost towards annual contribution to the Pension Fund for the years 2007-08 to 2010-11 whereas the sum of actual contribution made by the port to the Pension fund and Pension payments from General Revenue Account for the years 2007-08 to 2010-11 is ₹125.35 crores. It has furnished details of the contribution made to the Pension fund after excluding ₹4 crores per annum admitted as cost as well as the Pension payments made by the port from the revenue account along with calculation of interest to justify its claim that ₹81.92 crores directed to be transferred to Pension Fund by this Authority can be treated as complied with by the port.

(₹ in crores)

Sl. No.	Description	Amount	Amount
I	Amount to be transferred as per TAMP Order dated 11.11.2011 with reference to the past surplus assessed for the period 2002-03 to 2007-08		81.92
II	Amount transferred		
	(a). 2007-08-Contribution from Revenue Account	11.31	
	(b). 2007-08-Pension Payments met from Revenue Account	10.34	
	(c). 2008-09-Contribution from Revenue Account	11.50	
	(d). 2008-09-Pension Payments met from Revenue Account	12.61	45.76
III	Balance to be transferred as on 31.03.2009 (I-II)		36.16
IV	Add: Interest at 8% for 2009-10 on III		2.89
V	Balance due for transfer as on 31.3.2010 (III + IV)		39.05
VI	Transfer made from Revenue Account in 2009-10		
	(a). 2009-10-Contribution from Revenue Account	11.00	
	(b). 2009-10-Pension Payments met from Revenue Account	15.78	26.78
VII	Balance to be transferred as on 31.03.2010 (V-VI)		12.27
VIII	Add: Interest at 8% for 2010-11 on VII		0.98
IX	Balance due for transfer as on 31.3.2011 (VII + VIII)		13.25
X	Transfer made from Revenue Account in 2010-11		
	(a). 2010-11-Contribution from Revenue Account	15.00	
	(b). 2010-11-Pension Payments met from Revenue Account	17.81	32.81
XI	Balance to be transferred as on 31.03.2011 (IX-X)		-19.56
	Total Contribution from General Revenue	105.35	

The VOCPT has thus identified that the above transfers to Pension Fund and Pension payments made from Revenue Account aggregate to ₹105.35 crores which is to be treated as the amount transferred to the Pension Fund from General Revenue with reference to the direction of this Authority to transfer ₹81.92 crores and ₹25.45 crores aggregating to ₹107.37 crores.

The point made by the VOCPT that since only ₹4 crores contribution to Pension Fund was admitted as cost in tariff fixation the differential actual contribution made to the Pension Fund less ₹4 crores per annum should be treated as transfer to Pension Fund against ₹81.92 crores directed by this Authority seems justified and hence accepted.

As regards pension payments, the port should have ideally made pension payments from the fund. But in the instant case, the port has directly made the pension payments from the revenue account as per the balance in the pension fund is not sufficient to meet the Pension liability as per the actuarial valuation. Pension payments has not been admitted as expense in the years 2007-08 to 2010-11 as well as 2011-12 and 2012-13. Hence, the submission of the port to treat the pension payments made by the port during the years 2007-08 to 2010-11 as reported in the Annual Accounts to be adjusted against ₹81.92 crores directed to be transferred to Pension Fund is accepted.

Hence, in view of the submissions made by the port and based on the above position, for the purpose of this analysis it is accepted that relating to direction of this Authority to transfer additional revenue surplus of ₹107.37 crores in the last tariff Order [i.e. ₹81.92 (pertaining to the years 2002-03 to 2007-08) + ₹ 25.45 crores (pertaining to the years 2008-09 to 2010-11)] to the Pension Fund, the VOCPT has transferred ₹105.35 crores. The VOCPT is advised to transfer the balance ₹2.02 crores (i.e. ₹107.37 crores – ₹105.35 crores) immediately and furnish its compliance report. For the purpose of arriving at the Pension Fund levy, the effect of ₹2.02 crores to be transferred to the Pension Fund by the VOCPT is considered.

- (xxii). (a). The port had in its initial proposal proposed pension fund levy at ₹17.96 per tonne. Subsequently, in the revised proposal the VOCPT has proposed to recover shortfall in Pension Fund in terms of percentage i.e. 13.93% on all tariff items except estate activity and railway activity which are not covered under this tariff revision exercise. While arriving at the levy rate, the royalty/ revenue share income estimated in the cargo handling income is rightly excluded by the VOCPT.
- (b). The VOCPT has furnished the actuarial valuation of the Pension/ Gratuity Fund at the end of the year 31 March 2013 at ₹433.94 crores. Considering the balance in the Pension/ Gratuity Fund at ₹281.18 crores, the port has assessed the shortfall in the Pension/Gratuity Fund at ₹152.76 crores. The port has proposed to recover this shortfall over five years period i.e. two and half years in this tariff cycle and balance in the next tariff cycle. Accordingly, the VOCPT has proposed pension fund levy of 13.93% on all tariff items excluding income from estate rentals and income from railway activity to recover shortfall of ₹76.38 crores in the current tariff cycle.
- (c). The actuarial valuation of Pension/ Gratuity Fund furnished by the VOCPT as on 31 March 2013 is substantiated with copy of Actuarial Report of LIC furnished by the VOCPT which is relied upon. As brought out earlier, the Annual Accounts of the port for the years 2011-12 and 2012-13 report pension payments from the revenue account. The VOCPT thus meets the pension payment from the revenue account because the pension fund balance is not sufficient to meet the Pension Fund Liability as per the actuarial valuation. Pension payments made from the revenue account for the years 2011-12 and 2012-13 was, however, not considered as an expense in the last Order and the same position is maintained while analyzing the actual surplus for the years 2011-12 and 2012-13. Recognising that the pension payments should ideally be made from the Pension Fund and in the case of the VOCPT the pension payments made from the revenue account during the years 2011-12 and 2012-13 is not admitted as expense in the past period analysis, the shortfall in the Pension/ Gratuity Fund Balance is redrawn after showing the annual pension payments made by the VOCPT to the tune of ₹23.28 crores and ₹25.64 crores for the years 2011-12 and 2012-13 respectively aggregating to ₹48.92 crores as reduction. This is only done for the purpose of assessing the shortfall in the pension fund balance on realistic basis for arriving at the pension fund levy. This is in line with the approach followed in the last tariff Order as well.
- (d). As stated earlier, revenue surplus of ₹144.00 crores estimated for the years 2014-15 and 2015-16 estimated in the current tariff cycle is transferred to the Pension Fund. Moreover, the additional revenue estimated by the VOCPT from revision in the estate rentals approved by this Authority in the April 2014 Order at ₹8.9 crores and ₹25.75 crores for the years 2011-12 and 2012-13 respectively aggregating to ₹34.65 crores is also treated as transfer to Pension Fund.
- (e). Subject to above adjustments and considering the actuarial valuation of Pension/Gratuity Fund as on 31 March 2013 at ₹433.94 crores and the actual balance in the pension/gratuity fund of ₹232.264 and other adjustments as explained above, the shortfall in the Pension Fund comes to ₹21 crores.
- (f). The shortfall in the pension/gratuity fund arrived as on 31 March 2013 is proposed to be recovered over five years period by the VOCPT. In our analysis, the shortfall in the pension/ gratuity fund is considered for recovery in the current tariff cycle. Recognising that by the time the Order approved comes into effect say by 1 October 2014, shortfall in the pension/gratuity fund as on 31 March 2013 to the tune of ₹21 crores is considered for

- recovery over eighteen months in this tariff cycle. In any case there will be relief to the users as the Pension Fund levy approved is lower than the levy proposed by VOCPT.
- (g). The VOCPT has considered the cargo handling income excluding the royalty/ revenue share income and vessel related income for arriving at the proposed levy to meet the shortfall estimated by VOCPT at ₹76.38 crores. Following the same approach, modified cargo handling income excluding royalty/ revenue share and modified vessel related income is considered proportionately for the truncated period of one and half years from October 2014 to March 2016 which comes to ₹322.54 crores.
- (h). The detailed working relating to pension/ gratuity fund position and the Pension Fund levy is given below:

(₹ in crores)		
Sl. No.	Particulars	2010-11
1.	Closing balance in the Pension/ Gratuity Fund as on 31.3.2013 (₹255.30 crores + ₹25.88 crores)	281.18
2.	Less: Pension Payments made during the years 2011-12 and 2012-13 from the revenue account. These are not admitted as expense in the past period analysis. Ideally should have been met from the Pension Fund.	48.92
3.	Balance in the Pension/ Gratuity Fund after the adjustment at 2 above (1-2).	232.26
4.	Pension Fund/ Gratuity Fund balance as per actuarial valuation as on 31 March 2013.	433.94
5.	Shortfall in the Pension / Gratuity Fund (3-4)	(201.68)
6.	Less: Past surplus of from the last Order of 2011 to the extent not transferred as analysed in the current Order.	2.02
7.	Less: Estimated Revenue surplus for the years 2013-14 to 2015-16 transferred to Pension/ Gratuity Fund after transferring ₹13.75 crores to the dredging activity.	144.01
8.	Additional revenue estimated by VOCPT for the years 2011-12 and 2012-13 on account of revision in the estate rental proposal (Order No.TAMP/6/2012-VOCPT passed by this Authority on 4 April 2014.)	34.65
9.	Shortfall in the Pension/Gratuity Fund after the adjustments in 6 and 7 for recovery in the current tariff cycle of eighteen months from October 2014 (5-6-7-8)	(21.00)
10.	Proportionate share of cargo handling and vessel related income for one and half years from 1.10.2014 to 31.3.2016 excluding the royalty / revenue share income.	322.54
11.	Percentage of Pension fund levy to be recovered from all cargo and vessel related tariff items except estate activity and railway activity.	6.5%

Thus, based on the above analysis, Pension fund levy of 6.5% is approved to be levied on all the tariff items other than the estate rentals and railway activity. The said levy should cease to apply from 1 April 2016. The port is advised to maintain a separate account of the pension fund levy collected by the port and furnish the audited details of the Pension Fund for scrutiny at the time of next review of its Scale of Rates.

- (xxiii). The penal interest on delayed payments by the user and refunds by the port has been proposed by the port at 16.45%. In line with clause 2.18.2. of the tariff guidelines, the interest on delayed payments will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. The prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India is reported at 14.75%. Accordingly, the rate of penal interest is modified to 16.75%.
- (xxiv). Clause 6.10. of the tariff guidelines stipulate prescription of berth hire in single slab and pilotage fee in three tier slabs. In the last tariff Order, the VOCPT was advised to attempt to introduce suitable rationalisation in the vessel related tariff items prescribing the base rate such that the impact of increase, if at all necessary, is gradual across all the categories. When sought reasons for not adhering to the advice rendered in the last order, the VOCPT has reiterated its inability to categorise vessels of lower parcel size of vessels with higher GRT vessel and hence has requested the existing slab structure to continue. Incidentally, none of the users have voiced any grievance over the existing slab structure. At Chennai Port Trust also, this Authority has permitted berth hire and pilotage slabs more than the level prescribed in the tariff guidelines in view of the constraints

explained by the port. The proposal of the VOCPT to continue with the existing tariff structure is, therefore, allowed in the current tariff revision.

- (xxv). The existing SOR of the VOCPT at note 9 under General notes relating to Schedule 2.2.1., 2.2.2., and 2.2.3 and with reference to pilotage and shifting stipulates that the decision to shift a vessel to outer anchorage or any other berth on account of non-performance shall be taken by Chairman (VOCPT). This Authority while approving the proposed note 9 during the last tariff revision, had advised the port to file a suitable proposal prescribing broad guidelines/ principles for shifting of a vessel to outer anchorage or any other berth on account of its non-performance based on experience gained in the operations so as to bring in transparency in the provision. In this context, the VOCPT has on examining the matter proposed to incorporate the following a few conditionalities when working vessel at a berth will be shifted with the approval of Chairman to outer anchorage or another available and suitable berth:
- “(a). When a vessel is operating with ship derricks either in a crane berth or non-crane berth and she is idle due to non-working of the crane for a period of four hours in a shift either continuously or intermittently (less than fifteen minutes excluded).
 - (b). When a vessel is keeping idle in a shift for a period of four hours in a shift either continuously or intermittently (less than fifteen minutes excluded), though gangs are deployed by Cargo Handling Division of the Port.
 - (c). When the productivity of a vessel per shift is continuously less than the average productivity per shift for the cargo during the previous year during the continuous period of two/ three shifts.
 - (d). When the vessel is waiting for cargo (whether gang is requisitioned and deployed or not) continuously or intermittently for a period of four hours in a shift and in two consecutive shifts.”

Recognising that the above conditionalities proposed by the VOCPT prescribing the conditions governing the shifting of vessels to anchorage or any other suitable berth on account of non-performance is to bring in more transparency in the operations and relying that proposed conditions are based on the experience gained by the port, the proposed conditions is approved as proposed by the VOCPT. They are suitably incorporated under note 9 of the General notes relating to Schedule 2.2.1., 2.2.2. and 2.2.3 of the existing Scale of Rates.

- (xxvi). During the last tariff revision, the VOCPT was requested to propose wharfage rate based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo in place of the ad-valorem wharfage rate in the last order. It was also brought to the notice of the port that the wharfage items allowed to continue on ad-valorem basis will be deleted automatically, if the port does not come up with specific unit based rate at the time of the next tariff revision. Despite specific advice rendered in the last tariff Order the VOCPT has proposed to continue wharfage rate for the items at Sl.Nos.18 to 23 on ad-valorem basis.

When again advised to review the ad-valorem basis of charging during the proceeding of this case, the VOCPT has pleaded to retain ad-valorem rate. The port has pointed out that the ad-valorem cargo is in vogue in port sector considering the principle “what the trade can bear. The space occupied by the high value cargo like Machinery Parts, Wind mill Blades etc., is more though the weight of the cargo is less. This leads to differential treatment for cargoes with optimum space with optimum weight and ad-valorem cargoes occupying more space with less tonnage. Stating that there will be huge adverse revenue implications if ad-valorem wharfage is discontinued, the VOCPT has requested to allow it to continue with the ad-valorem basis of charging wharfage rate for a few items prevailing in its existing SOR.

In this regard, it is relevant here to mention that Clause 4.2.2 of the tariff guidelines of 2005 calls for phasing out of the Ad-valorem rates from the Scale of Rates of the port trusts. In other major port trusts also where such ad-valorem rates already exist, this Authority has been emphasizing on phasing it out a gradual manner. The port during every revision exercise without making any attempt to shift to specific rate based on weight/ volume of cargo is reiterating its request to continue with advalorem structure for a few cargo items. Deletion of ad-valorem rates without prescription of alternative method of charging will put the port in a disadvantageous position. It is, therefore, conveyed to the port that the wharfage items allowed to continue on advalorem basis in this tariff revision exercise will be deleted automatically, if the port does not come up with specific unit based rate at the time of the next tariff revision.

- (xxvii). The VOCPT in the revised proposal has proposed a note under the wharfage rate prescribed for thermal coal. The proposed note states that in respect of Coal, if the Consignee's name in the manifest represents/ has a mention about power generation unit, the wharfage rate applicable for Thermal Coal shall be levied irrespective of description in the manifest.

The port has submitted that the Resident Audit Unit of the office of Principal Director of Commercial Audit and the Chief Vigilance Officer has directed to consider the coal imports described as “Steaming Non-coking coal”, in the Import manifest and having the name of the consignee as power generating units like Coastal Energant, Ind Bharat Power Co. Ltd. etc., as Thermal coal. In view of the above position, the port has proposed to collect the coal imported by such power generating units at the rate of ₹38/- per Metric Tonne based on the name of Consignee in the Import General Manifest instead of wharfage rate for Steaming (Non-coking coal) at ₹27/- per M.T otherwise applicable.

With reference to the proposed note, the port has not explained whether the cost and method of handling Steaming (non coking) coal for which the rate is already prescribed in the existing SOR at ₹27 per tonne is at par with the cost and method of handling thermal coal for which separate rate of ₹38 per tonne is prescribed in the existing SOR. The port has thus not justified the differential ₹11/- per tonne proposed to be levied for steaming (non coking) coal. Cost plus method does not recognise the purpose of cargo as a basis for fixation of tariff. Further, the note proposed by the VOCPT was not included in its earlier proposal which was taken on consultation. This means the concerned users have not been given an opportunity to express their views on the proposed note. It is also not clear as to how the said note proposed by the VOCPT will serve the purpose as there can be instances where the name of the consignee may not suggest that consignee is a power generating plant. It is also relevant to state that the issue raised by the VOCPT has not come up in case of any other coal handling Major Port Trusts such as Paradip Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, Mormugao Port Trust. Hence, extraordinary circumstances warranting a special note only in the case of the VOCPT also does not seem to be clear. Moreover, the VOCPT has itself stated that the coal meant for Thermal power projects are expected to be handled at NCB-II and hence the question of additional income on account of this will not arise for 2014-15 and thereafter. That being so, the necessity for introduction of the proposed note in the existing Scale of Rates remains unexplained. In view of the above gaps observed, the proposed note is not approved at this juncture. The VOCPT may, if necessary, examine the points observed and file a well analysed proposal with cost details within three months from the date of notification of the Order passed.

- (xxviii). This Authority vide Order No.TAMP/22/2007-TPT dated 30 December 2009 had approved ceiling rate for 100T HMC for services to be provided by service provider authorised by VOCPT. The tariff approved was linked to performance of the HMC. During the processing of this case, the port was advised to furnish separate cost statement for HMC in line with the approach followed during fixation of hire charge of HMC in December 2009 Order seeking revision in the rate for HMC. The VOCPT has clarified that the crane is deployed by a private operator. The port has agreed to examine this matter separately with respect to the need for deployment by a private operator and considering the fact that the BOT operator M/s. IMCOLA Company (P) Ltd. is awarded PPP project for operation of two numbers 120MT Harbour Mobile Cranes at Berth No.9, VOC Berth No.1 to 4, and Berth No.5 & 6. The port has agreed to file a revised proposal, if necessary and send to this Authority in due course. As agreed by the VOCPT, the port is advised to examine the matter and file a proposal, if necessary, for revision in the rate for HMC following the principles followed in the December 2009 Order. Till such time, the existing performance linked rate for 100T HMC continues as prescribed in the existing SOR.
- (xxix). The way leave charges prescribed in the existing SOR for conveyor system owned by M/s. Tuticorin Thermal Power Station (TTPS) at ₹1.42 per sq. mtr. per annum for movement of coal by conveyor is proposed to be levied to NTPL (relating to NCB-I), Tuticorin Coal Terminal Private Ltd. (TCTPL) (operator of NCB-II) and operators of berths NCB III and IV. The upfront tariff approved for BOT operators include way leave charges of ₹1.42 per sq. mtr. per annum for NCB- II, III and IV. The rate for NCB-I has to be determined based on the proposal of the VOCPT. Hence, the proposed note extending the applicability of way leave charges to NTPL, Tuticorin Coal Terminal Private Ltd. (TCTPL) and operators of berths NCB III and IV is approved as proposed by the port.
- (xxx). The existing Scale of Rates of VOCPT prescribes uniform rate of ₹10,000 per day for shooting of films. The VOCPT has proposed separate rate for shooting of films inside and outside the green gate area. For inside the green gate area, ₹25,000/- for day and ₹37,500/- for night on per day/ part thereof basis is proposed. For outside the green gate area, the rate proposed is ₹20,000/- for day shooting and ₹30,000 for night shooting on per day/ part thereof basis. The port has clarified that these are commercial services which are to be restrictive considering the port security. The rates proposed are higher to make it prohibitive. In view of submissions made by the port and recognising that earning from these items are stated to be very meagre and will not have any major impact on the revenue of the port, and also recognising that none of the users have raised any objection on the proposed rates, the charges proposed for shooting of films is approved at the level proposed by the VOCPT.
- For other items relating to taking photograph viz. still photographs, videography, photography of crew, the port has proposed increase in the existing rates which is in the range of 15% to 27.66%.

For similar reasons that these tariff items are not port related services and the increase proposed is to act as deterrent from security point of view and also recognising that none of the used have made any adverse comments on these items, the rates as proposed by VOCPT are approved.

- (xxxi). Clause 4.7.2. of the tariff guidelines of 2005 recommends the port to prescribe productivity linked tariff. The port has stated that productivity depends on various factors like number of equipments made available, efficiency of the equipment, cargo condition, number of hatches/gangs in operation, etc., and developing a monitoring system is not practicable. Hence, the question of determining the benchmark level of productivity in the uncontrolled environment will not be practicable in the present scenario. The position furnished by the VOCPT is noted for the present.
- (xxxii). (a). The proposal of the VOCPT seeks upward revision in the existing levy as well as pension fund levy for deployment of labour from the then Tuticorin Cargo Handling Labour Pool (TPTCHLP) now Cargo Handling Division of VOCPT.
- (b). The VOCPT in its proposal has stated the reduction in the CHLD levy effected by this Authority in the last tariff Order of October 2011 has caused drastic reduction in the revenue of CHD. Before proceeding ahead with the analysis related to CHLD the above point made by the VOCPT is addressed.
- (c). It is to be noted by the VOCPT that the levy determined by this Authority in the last tariff Order was based on the admissible estimated cost and permissible return. The traffic and hook shift productivity estimated by the VOCPT for the years 2011-12 and 2012-13 was relied upon. The CHD levy in the last tariff Order was determined to recover the estimated expenditure and return of ₹3,256.12 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13. This was after adjusting the estimated levy of ₹1,708.34 lakhs collected by VOCPT on prorata basis for the year 2011-12 for six months i.e. upto September 2011 and the amount estimated to be collected from deployment of labour for container. It is seen that as against the total levy estimated to be earned by VOCPT at ₹4,964.46 lakhs for the said two years (i.e. ₹3,256.12 lakhs and ₹1,708.34 lakhs), the actual CHD levy collected by the VOCPT for the years 2011-12 and 2012-13 as per the Annual Accounts is ₹5,417.38 lakhs for the corresponding period which is higher than the estimated level by 9.12%. Thus, the point made by the VOCPT that revenue of CHD has reduced on account of reduction in the levy approved by this Authority does not reflect the correct position.
- (d). Tuticorin Port Handling Agents Association has stated that at VOCPT traditionally, the revision in CHD levy is deliberated in the Levy Finance Committee. The Finance Committee Members after scrutinizing the Income and Expenditure Statement and the projected cargo volume, arrive at revision in CHD levy. Such an exercise is not done before forwarding the proposal to the TAMP. In this regard, the VOCPT has clarified that as CHD is merged with Port and hence the need for determination of Levy by the Finance Committee is not relevant.
- (e). In the prevailing system, in addition to per tonne CHLD levy approved by this Authority to meet the expenses of CHD, actual wages for deployment of labour from CHLD is collected separately. In view of this, the estimated wage recoverable from stevedores for deployment of labour is reduced from the total operating expenses while arriving at the per tonne levy. The original proposal of the VOCPT dated 28 February 2013 was on these lines. Subsequently, the VOCPT has cited that at other ports, wages are not collected separately. Wages also form part of the per tonne levy. Hence, in the revised proposal dated 28 August 2013, the VOCPT has proposed to dispense with recovery of wages for deployment of labour from CHLD separately. Instead, it has proposed to recover overall expense of CHD by way of per tonne levy. The users were consulted on the revised proposal of VOCPT dated 28 August 2013. The VOCPT while addressing the queries has subsequently recast the cost statement of CHD updating the estimates of 2012-13 with actuals and has suitably modified the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 as well. The revised cost statement filed by the VOCPT dated 23 October 2013 along with the information and clarifications furnished relating to the CHLD is considered in the analysis.
- (f). As per clause 2.6.2. of the tariff guidelines of 2005, the Major Port Trusts are required to regularly review the manning scale in view of technological changes and to revise the datum and rates of piece-rate scheme from time to time in terms of the National level Wage Settlements. In line with the decision of this Authority in the last tariff Order, the VOCPT was requested to confirm whether the revised manning scale as per the National Tribunal Award is implemented in the CHD and the current proposal takes into consideration the effect of revised manning scale. The VOCPT has clarified that manning scale of CHD is modified in line with the Tribunal Award with effect from May 2012. Also, the actuals of 2012-13 and estimates for the years 2013-14 to 2015-16 reportedly take into consideration the effect of the revised manning scale.

- (g). During the last Order relating to revision in the CHLD levy, VOCPT was requested to frontally address the issue of notional booking of gangs in respect of handling Thermal Coal at Coal Jetty and in case of mechanised handling of cargo in VOC I to IV berths and eliminate notional booking of gangs before the next tariff revision. During the processing of the case, the VOCPT has informed that no notional gang is engaged from May 2012 upon implementation of revised manning scale in Cargo Handling Division. Thus, users are reportedly benefited due to implementation of revised manning scale as per the National Tribunal Award.
- (h). The Tuticorin Stevedores' Association (TSA) has pointed out that many of the berths have been given to private operators on BOT basis. But, the labour cost is not loaded on BOT berths. TSA has contended that CHLD costs cannot be entirely loaded on cargo presently handled at the port berths. They are of the view that the shortfall in the CHD should be met by the BOT operators as well. It has to be recognized that the BOT operators are governed by individual License Agreement entered by them with the Port Trust. Moreover, BOT operators offer composite container cargo/ handling service for which tariff is determined separately based on the applicable guidelines. As rightly stated by the TSA, the BOT operators do not deploy any labour from the CHD. Hence, it is not reasonable to make the BOT operators to pay for the shortfall in the CHD when the CHD labour is not deployed at BOT berths.
- Clause 2.6.1. of the tariff guidelines of 2005 allows apportionment of cost of surplus labour against non- traffic revenue sources like estate rentals/ premium, accumulated reserves, and balance over the traffic revenue. Clause 2.8.3. of the guidelines requires Major Port Trusts to apply revenue share receipts first to meet the cost of surplus labour, if any, and at least 50% of the balance should be transferred to the Escrow account. During the current proceedings, the VOCPT has estimated the cost of surplus labour to be nil which has been relied upon in this analysis. In view of the point made by TSA, the VOCPT is advised to conduct detailed study of cost of surplus labour, if any and if so, the VOCPT is advised to meet the cost of surplus labour in line with the provisions of the tariff guidelines of March 2005.
- (i). The existing levy for CHD approved in October 2011 relied on the estimated position for the years 2011-12 and 2012-13, as stated earlier. Clause 2.1.3 of the tariff guidelines mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. When advised to furnish actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order for the years 2011-12 to 2012-13 as per the provisions stipulated in the guidelines and the cost filing formats, the port has stated that since there is continuous deficit in CHD activity and deficit as on 31 March 2013 is estimated to the tune of ₹1,607.82 Lakhs, such comparison of actuals vis-à-vis estimates is not found necessary. Tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff, notwithstanding the deficit position of an activity. Hence, this exercise is carried out based on the information made available by VOCPT during the processing of the case. The approach followed to analyse the estimated position in the last tariff Order is adopted to assess the actual cost position of VOCPT CHD for the years 2011-12 to 2012-13. The position relating to the past period along with analysis is explained below:
- (i). Though VOCPT has not made comparison of estimates vis-à-vis actuals for the years 2011-12 and 2012-13 as per clause 2.1.3. of the guidelines, it has furnished actuals for the years 2011-12 and 2012-13 as per the Income and the Expenditure Account of the CHD division which forms part of the Audited Annual Accounts of the VOCPT which is considered subject to a few modifications as explained in the subsequent paragraphs.
- (ii). The FME of CHD division in the Annual Accounts report contribution to the Pension Fund to the tune of ₹689.00 lakhs in the year 2011-12 and ₹294.98 lakhs in the year 2012-13. The Annual Accounts for CHD division also report pension payments of ₹984.95 lakhs paid from the revenue account for the year 2011-12 and for the year 2012-13 it is nil. The VOCPT has included both contribution to the Pension Fund as well as pension payments made from the revenue account in the cost statement in the year 2011-12. It is relevant here to state that in tariff fixation exercise, pension either by way of annual contribution to pension fund or by way of actual payment is allowed as pass through. During the last tariff revision, contribution to Pension/ Gratuity Fund was allowed as an expense whilst pension payment was not considered in the fixation of levy. Hence following the

- approach adopted in the last tariff Order, contribution to the Pension Fund reported in the Annual Accounts is considered in the cost statement for the two years 2011-12 and 2012-13. The interest on loan reported at ₹14.83 lakhs reported in the Annual Accounts for the year 2011-12 is also excluded as it is not admitted in the cost in line with the general approach followed in fixation of tariff and in line with the approach followed in the last tariff Order.
- (iii). The Annual Accounts for the years 2011-12 report payments made towards claim by Employee State Insurance (ESI) to the tune of ₹211.11 lakhs. The VOCPT has clarified that this represents the liability arising out of the order of Employees State Insurance Corporation of India with respect to a claim raised prior to the formation of TPTCHLP in 2000. This item was not considered in the estimates in the last Order and hence excluded in the actuals as well for a like to like comparison. Even the VOCPT has not considered this item of expense in the year 2011-12. It has sought to spread over this expense over five years beginning from 2012-13 upto 2015-16 in the current cycle. This is analysed in the subsequent paragraphs.
- (iv). The actual Finance and Miscellaneous Expenses for the year 2012-13 report payment of commuted arrears to retirees to the tune of ₹1,058.07 lakhs. It is also relevant to state that as per Clause 2.5.2. of the tariff guidelines, one time expense such as arrears for the past period, VRS payments, etc. are not admissible as cost item in tariff fixation. This item did not form part of the estimates in the last tariff Order. Hence commuted arrears to retirees reported at ₹1,058.07 lakhs in the year 2012-13 is, therefore, excluded in the past period analysis. Clause 2.5.2. of the tariff guidelines requires a port to meet one time expense from accumulated surplus/ reserves.
- (v). Depreciation for CHD provided in the Annual Accounts of the VOCPT is based on the provision of depreciation as per the Income Tax Act, 1961. For the purpose of tariff fixation to comply with the guideline provision, the VOCPT has computed depreciation as per the rates prescribed in the Companies Act in line with the approach followed in the last revision of CHD which was accepted by this Authority. Thus, the value of net fixed assets and depreciation reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2012-13 cannot be matched with the net fixed assets considered in the computation of capital employed because of different method of computation of the depreciation. The VOCPT has furnished working of net fixed assets and depreciation for CHD applying the depreciation as per the Companies Act, which is relied upon.
- (vi). The VOCPT has considered working capital of ₹426.24 lakhs and ₹457.12 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively in the computation of capital employed for allowing 16% return. The VOCPT has, however, not furnished any detailed computation of arriving at the working capital. Current assets in terms of debtors, inventory and cash balances are worked out by us as per the norms stipulated in the guidelines. The items of current liabilities corresponding to the current assets are considered as reflected in the Annual Accounts. The figures of working capital so derived turns out to be negative. As a result, the working capital is considered as nil. The capital employed is thus considered at the level of net fixed assets furnished by the VOCPT at ₹13.92 lakhs and ₹12.43 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively.
- In the last tariff Order of November 2011, Return on capital employed was allowed at 16%. The same position is maintained while analyzing the actuals for the past period 2011-12 to 2012-13.
- (j). Subject to above analysis, the cost statement analysing the actual vis-à-vis estimates for the years 2011-12 to 2012-13 is attached as **Annex - IV**. A summary of the analysis of the actual performance of VOCPT CHD for the years 2011-12 to 2012-13 vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	As considered in the last Order			Actuals			Variation in %
		2011-12 (Estimates)	2012-13 (Estimates)	Total for the years 2011-12 & 2012-13	2011-12	2012-13	Total	
(i).	Traffic (in lakh tonnes)	129.42	135.89	265.31	139.16	133.75	272.91	2.86%
(ii).	Total Expenses (incl. Depn)	5413.42	5736.71	11150.13	5951.52	6048.88	12000.31	7.62%

(iii).	ROCE	2.23	1.97	4.20	2.23	1.99	4.22	0.38%
(iv).	Total Expense plus ROCE (ii + iii)	5415.65	5738.68	11154.33	5953.65	6050.87	12004.52	7.62 %
(v).	Less : Wages recovered	2933.59	3256.28	6189.87	2836.49	2036.79	4873.28	-21.27 %
(vi).	Less: Estimated levy collected by VOCPT in 2011-12 on prorata basis till September 2011 and income estimated from deployment of labour for container	1634.58	73.76	1708.34	3279.55	2173.83	5417.38	
(vii).	Balance expenditure (recoverable) [iv – v-vi] for which levy was determined. Actuals indicate the actual levy collected by VOCPT	847.48	2408.64	3256.12				
(viii).	Total levy for comparison with actuals (vi+vii)	2482.06	2482.40	4964.46	3279.55	2173.83	5417.38	9.12 %
(ix).	Balance (Shortfall)/ Excess recovery (vi-v-vi-vii)	-	-	-	162.39	(1876.25)	(1713.86)	

- (i). From the above table it can be seen that the aggregate of the actual traffic handled by CHD for the years 2011-12 and 2012-13 is 272.91 lakhs tonnes as against aggregate traffic estimated in the last tariff for the corresponding period at 265.31 lakhs tonnes. The variation in the actual physical performance is 2.86% on the positive side in comparison to estimates which is less than +/-20% variation.
- (ii). The total expenditure of the VOCPT CHLP plus the return on capital employed for the years 2011-12 and 2012-13 was assessed at ₹11,154.33 lakhs in the last tariff Order. As against that, the aggregate of actual expenditure and ROCE is ₹12,004.52 lakhs. The variation is 7.62% on the positive side which is also within +/- 20%.
- (iii). In the last tariff Order, out of at ₹11,154.33 estimated as sum of expense and return, ₹6,189.87 lakhs estimated to be recovered towards wages for deployment of labour from the pool as adjusted. Further, levy estimated to be collected by VOCPT on pro-rata basis for the year 2011-12 for six months i.e. upto September 2011 and the amount estimated to be collected from deployment of labour at ₹1,708.34 lakhs was also adjusted and the cargo-wise levy was determined so as to meet the balance uncovered estimated expenditure of ₹3,256.12 lakhs. As against the total levy estimated to be recovered at ₹4,964.46 lakhs for the two years (₹3,256.12 lakhs + ₹1,708.34 lakhs) the VOCPT has actually earned ₹5,417.38 lakhs. The variation is found to be 9.12% positive. Though the income earned from the levy is 9.12% higher than the estimated level, the overall position shows aggregate deficit of ₹1,713.86 lakhs in CHD for the years 2011-12 and 2012-13. This is because the actual wages recovered by CHD is lower than the estimated level.
- (iv). Actuals wages recovered by the VOCPT CHD shows a negative variation of 21%. As against aggregated estimated wages to be recovered at ₹6,189.87 lakhs for the two years, the actuals wages recovered is reported at ₹4,873.28 lakhs. The VOCPT has not explained any specific reasons for variation in this item.
- (v). If the variation in estimates vis-à-vis actuals in physical/ financial parameters is more than (+)/(-) 20%, clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 require adjustment of 50% of the deficit / surplus to be considered in future tariff and not 100% set off as claimed by the port. Since all the physical and financial parameters considered in the last tariff Order except the item relating to wages recovery is found to be less than +/- 20%, there is no case for any adjustment in the future tariff. Incidentally, the VOCPT has also not claimed nor made any

adjustment to recover the shortfall/ deficit in the past period arising in the CHD activity from the future tariff.

- (xxxiii). The VOCPT has arrived at the proposed CHLD levy based on the average traffic and expenses for the year 2012-13 (actuals) and estimates for the years 2013-14 to 2015-16. The last tariff Order was based on the estimates for the years 2011-12 and 2012-13. Hence, 2012-13 cannot form the base for future estimates. For arriving at the proposed rate, estimates for the years 2013-14 to 2015-16 are considered subject to a few modifications as explained in the foregoing paragraphs.
- (xxxiv). The VOCPT has estimated traffic to be handled by the VOCPT CHLD at 155.56 lakh tonnes, 163.34 lakhs tonnes and 163.47 lakhs tonnes during the years 2013-14 to 2015-16 respectively. The cargo volume expected to be handled by CHD is estimated to increase by 16% per annum in 2013-14 and 5% in the year 2014-15. For the year 2015-16, the traffic estimated is almost at the level of 2014-15. It is relevant here to state that increase in the cargo volume projected by VOCPT in its general revision proposal is 7.6% in the year 2013-14 and 2.7% in 2014-15 over the actuals/ estimates of the respective previous years and for the year 2015-16 the cargo volume is projected almost at the level of 2014-15. The VOCPT has stated that traffic growth projected to be handled by CHD is in line with the traffic growth projected in the general revision proposal. It is, however, seen that the growth percentage in the traffic of CHD do not exactly match with the cargo traffic growth estimated in the general revision proposal. The traffic growth for CHD may not exactly match with the traffic estimates of the general revision proposal as all the cargo handled by the port may or may not avail deployment of CHD labour. For the purpose of this analysis, the traffic estimated by the VOCPT is relied upon.
- (xxv). (a). The expense relating to payment to employees for the year 2013-14 is estimated to increase by 3.59% over the actuals reported in the year 2012-13 and by 7.00% for the subsequent years.
- The VOCPT has estimated the workers and staff of CHD to drop from 898 in 2012-13 to 832, 791 and 728 in the years 2013-14, 2014-15 and 2015-16 respectively. This translates to reduction in the strength of CHD employees by 7.3%, 5% and 8% in the years 2013-14 to 2015-16 respectively over the estimates of respective previous years. Whilst VOCPT has proposed reduction in staff strength of CHD at the level stated above, it is observed that the effect of reduction in cost due to reduction in the strength of employees is not captured in the estimates. For the purpose of this analysis, the employees related cost estimated by VOCPT are, therefore, modified to give effect of reduction in the staff strength assuming employees will retire in the middle of each of the years.
- As explained in the analysis relating the general revision proposal, a maximum escalation of 7% is allowed in the expenditure estimates for the year 2013-14 and 6% annual escalation is allowed in expenditure projections in for the years 2014-15 and 2015-16 respectively. Accordingly, annual escalation in cost is allowed at 7% to arrive at the estimates of 2013-14 over 2012-13 actuals after considering the impact of reduction in the staff strength as explained above. For the subsequent two years 2014-15 and 2015-16, 6% annual escalation is allowed over the modified estimates of 2013-14 and also adjusted for reduction in estimated in the staff strength. Accordingly, the modified employees related expense is estimated at ₹5,801.30 lakhs, ₹5,997.86 lakhs and ₹6,104.55 for the years 2013-14, 2014-15 and 2015-16 respectively as against ₹5,830.64 lakhs, ₹6,238.79 and ₹6,675.50 lakhs estimated by VOCPT for the corresponding period. The modified estimates are considered in the calculation.
- (b). The administrative expense for the year 2013-14 is estimated to increase by 170% over 2012-13 actuals and for the subsequent years 2014-15 and 2015-16, 7% annual escalation is considered. The VOCPT has not explained any specific reasons for steep increase projected in the administrative expense in the year 2013-14 over 2012-13 actuals. Admissible annual escalation of 7% is considered for the year 2013-14 over 2012-13 actuals and estimates for the years 2014-15 and 2015-16 is estimated considering 6% annual escalation over the actual/ estimates of the respective previous years.
- (c). As explained in the analysis relating to the past period, the VOCPT has furnished the working of net fixed assets and depreciation applying the depreciation as per the Companies Act, which is relied upon.
- (d). The Finance and Miscellaneous Expenses estimated by the VOCPT for the year 2013-14 show 3.5% escalation over the actuals of 2012-13 and for the subsequent two years 2014-15 and 2015-16, the estimates are arrived by applying 6% annual escalation over the estimates of the respective previous years. As explained in the past period analysis, the

actual Finance and Miscellaneous Expenses reported for the year 2012-13 capture commuted arrears paid to retirees. For the reasons explained in the past period analysis, commuted arrears to retirees is excluded as it is a one time payment. Hence, admissible Finance and Miscellaneous Expenses considered for the year 2012-13 in the past period analysis is escalated by 7% to arrive at the estimates of 2013-14. For the subsequent years 2014-15 and 2015-16, the escalation of 6% per annum is allowed as done for estimating other items of cost.

(xxxvi). The net fixed assets furnished by the VOCPT for the years 2013-14 to 2015-16 adopting the depreciation rate as per the Companies Act is as per the tariff guidelines. The value of net fixed assets furnished by the VOCPT is relied upon and accepted as done for the past period 2011-12 and 2012-13.

(xxxvii). Apart from net fixed assets, the VOCPT had considered working capital of ₹457.13 lakhs for each of the years 2013-14 to 2015-16 in the computation of capital employed. The VOCPT has, however, not furnished any detailed computation of arriving at the working capital. Current assets considered following the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005 and taking into account the actual current liability reported in the year 2012-13, the working capital of CHD for the year 2012-13 comes negative. Based on the actuals of 2012-13, the estimate of working capital for the years 2013-14 to 2015-16 are also considered as nil.

Thus, the value of net fixed assets as furnished by the VOCPT for the years 2013-14 to 2015-16 are considered as the capital employed for computation of return on capital employed. 16% return is allowed on the modified capital employed.

(xxxviii). The VOCPT has shown adjustment of ₹42.20 lakhs in each of the years 2012-13 to 2015-16 to be recovered as part of expenditure towards deficit payment to Employee State Insurance (ESI) for the year 2011-12. The VOCPT has sought to clarify that this represents the liability of ₹211.11 lakhs reported in the annual Accounts for the year 2011-12 arising from claim made by the Employees State Insurance Corporation of India with respect to the period prior to the formation of TPTCHLP in 2000. This was not provided in the earlier years. Hence, VOCPT has proposed to spread over five years beginning from 2012-13 onwards and has requested to admit it considering the nature of expenses and liability pertaining to the formation of TPTCHLP (now CHD). The VOCPT has thus shown adjustment of ₹42.20 lakhs in each of the years 2012-13 to 2015-16 to be recovered as part of expenditure towards deficit payment to Employee State Insurance (ESI) for the year 2011-12.

In this regard, it is relevant to mention that clause 2.5.2 stipulates that one time expenses such as arrears of wages/ pension, VRS compensation, contributions to Pension Fund for past liability, etc. will not be allowed as admissible cost while determining the tariff. As brought out by the VOCPT, the payment made to ESI in the year 2011-12 is with reference to claim raised for the period even prior to formation of TPT CHLP in the year 2000. It appears to be of nature of one time payment made by the VOCPT in the year 2011-12 to the ESI for the claims pertaining to past period prior to the year 2000. Hence, it is not justified to allow it to be perpetuated in the tariff by including this item as an expense. Hence, this item of expense considered by the VOCPT during the years 2012-13 to 2015-16 is not reckoned with in the tariff fixation exercise. Clause 2.5.2. of the 2005 guidelines provides to meet one time expenses from accumulated surplus/ reserves other than specifically earmarked funds. The VOCPT may, if necessary, examine this option available in the guidelines in this regard.

(xxxix).(a). As stated earlier, the VOCPT in the revised proposal has proposed to dispense with the separate recovery of worked wages for deployment of labour from CHD in addition to the levy approved by this Authority. In view of this modification, the reduction of worked wages recovered separately under the prevailing system has not been estimated. Total wages forms part of the expense and levy is arrived to meet the overall expense of CHD.

Clause 4.7.2. of the 2005 tariff guidelines stipulates that where stevedoring activity is provided by the port as a separate activity, then the levy will be prescribed on per tonne basis. The system of wages plus levy is applicable only where on-board labour is supplied. Since the CHD division of the VOCPT has been merged with the port in December 2009, and is carried out as a separate division, its proposal to recover payment of overall expenses of CHD by way of per tonne levy is found to be in line with the 2005 tariff guidelines. Even in the Kandla Port Trust, the levy prescribed for deployment of labour from CHLP is all inclusive and no separate wage recovery is done for deployment of labour from the CHD. The revised approach followed by the VOCPT was also circulated

to the users. Though some of the users have raised objection on the steep increase proposed in the CHD levy, there has not been any pointed objection on the approach proposed by the VOCPT of dispensing with wage recovery and proposing a consolidated levy. The proposal of VOCPT to dispense with separate recovery of worked wages for deployment of labour from CHD but to prescribe a consolidated per tonne levy is found to be in line with the provision in 2005 guidelines and hence accepted. The proposal of VOCPT for dispensing with element of wage recovery separately is accepted.

- (b). As stated earlier, this Authority has granted extension to the validity of the existing SOR of VOCPT which includes the CHD levy beyond 31 March 2013 upto 30 June 2014. This means, during the extended period, the VOCPT would have continued to separately recover the wages for deployment of labour from CHD as per the prevailing arrangement. Moreover, VOCPT would also have collected per tonne CHD levy at the existing rate till the revised rates (to be) approved would come into effect. Hence, the levy collected by VOCPT need to be captured for the year 2013-14 and for the year 2014-15 till 30 September 2014 i.e. the time when the Order approved is expected to come into effect. The recovery of wages from the stevedores will be on account of labour gang deployed for cargo handling operations. The increase in this item will be on account of traffic growth and annual escalation allowed in the wage cost. In the absence of the estimates of the wages recovery furnished by the VOCPT, the actual wages recovered by the VOCPT in the year 2012-13 is taken as the base and suitably adjusted for growth in the traffic estimated for CHD for the years 2013-14 and 2014-15. Further, due to escalation allowed in wage cost, increase in the wage recovery is also suitably escalated by 7% in the year 2013-14 and 6% in the year 2014-15. It is relevant to state that for the year 2014-15, the wage recovery and levy are estimated for six months from 1 April 2014 to 30 September 2014 on proportionate basis.

Accordingly, in the cost statement prepared by us estimated wage recovery for the years 2013-14 at ₹2,511.05 lakhs and for 2014-15 for six months on prorata basis at ₹1,397.42 lakhs is adjusted while arriving at the revenue requirement from CHD.

- (c). Since the VOCPT would have applied the existing levy during the extended period, income from the existing levy is also estimated for the years 2013-14 and 2014-15 upto 30 September 2014 taking the 2012-13 actuals as the base and proportionately adjusting for the traffic growth. Income from levy thus estimated at the existing rate for the corresponding period at ₹2,486.44 lakhs and ₹1,305.40 lakhs is adjusted while arriving at the revenue requirement from CHD for assessing the levy.
- (xL). The VOCPT has apportioned the average estimated expense and ROCE for determining the levy for three cargo items viz. main pool cargo, coal at coal jetty and Salt. However, no such apportionment of expense is done for the other items viz. C&F operations at Transit Sheds and warehouse and for Zone B. Levy for these items is proposed to continue at the existing level. During the last revision of rates for CHD, this Authority had advised VOCPT to derive the rate for C&F operations at Transit Sheds and warehouse contain stuffing and de-stuffing and for Zone B on a scientific manner allocating the income, expenses for manpower deployment for these services while filing the proposal for next review of its levy. The VOCPT has clarified that the instances of deployment of labour, C&F operations at transit shed and for Zone-B are very meagre and the impact is very much negligible and hence expressed inability to predict it and hence has requested its accept its proposal. The VOCPT has, however, on our request furnished revenue earned from deployment of CHLD labour for C&F operations at transit shed and Zone B at ₹183.85 lakhs and ₹160.32 lakhs in the years 2011-12 and 2012-13. However for the years 2013-14, the VOCPT has estimated the income from these two items to be reduced to ₹68.84 lakhs. The port has not explained any reasons for steep reduction in the income from levy for these two items in the year 2013-14 in comparison to last two years actuals. For the purpose of the analysis, it is not unreasonable to assume the levy income of 2012-13 to continue for 2013-14 for these two items. The income estimates for the year 2013-14 from CHD levy from C&F operations at transit shed and Zone B is thus considered at ₹160.32. In the absence of any estimates for the next two years 2014-15 and 2015-16, it is considered at the same level as 2013-14. The revenue estimated from these two items are reduced from the revenue requirement for arriving at the proposed levy for main pool cargo, coal at coal jetty and salt as levy arrived by the port for these two items is not done based on allocation of expense and for the traffic projection.

As regards container stuffing and de-stuffing, the VOCPT has clarified that no such operations are carried out at CHD and hence no income is earned. The clarification furnished by VOCPT is relied upon.

- (xLi). (a). The VOCPT has arrived at per tonne levy with reference to the average revenue requirement (i.e. Expenditure and ROCE) for the years 2012-13 to 2015-16 at ₹7,963.36 lakhs per annum.
- (b). As stated earlier, the extension granted to the validity of the existing SOR of VOCPT beyond 31 March 2013 was subject to the condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the VOCPT for the period post 1 April 2013 will be set off fully in the tariff to be fixed. The Cost position for CHD for the year 2013-14 reflect an estimated deficit to the tune of ₹1,185.79 lakhs at the existing rate of levy. The aggregate of estimated deficit for the year 2013-14 as well as the revenue requirement estimated for the years 2014-15 and 2015-16 at ₹11,156.19 is finally considered to arrive at the CHD levy.
- (c). Since the revised CHD levy approved is expected to come into effect from 1 October 2014, the hook shift and tonnage estimated by VOCPT for the year 2014-15 proportionately from October 2014 and estimates of 2015-16 is considered. The estimated revenue requirement is allocated to cargo items in the ratio of hook shifts (cargo-wise) and the levy per tonne of cargo is computed for the estimated volume. The computation of levy is in line with the method followed by the VOCPT. The statement showing calculation of levy for VOCPTCHLP is attached as **Annex - V**.
- (d). As per the modified calculation, the levy for main pool cargo (i.e. other than coal at coal jetty II and salt) comes to ₹46.03 per tonne for coal at coal jetty-II, ₹33.74 per tonne and ₹100.85 per tonne for salt as against ₹61.30 per tonne, ₹39.24 per tonne and ₹63.93 per tonne proposed by VOCPT for the corresponding cargo.

It is relevant to mention that based on the rate obtained as per the revised calculation, the levy for salt is ₹100.85 per tonne as against the existing rate of ₹18 per tonne. It is relevant here to mention that even as per the working of VOCPT, the levy on salt worked out to be 116.78 per tonne but the levy proposed by the VOCPT is ₹63.93 per tonne. The port has not furnished any specific reasons for proposing the rate lower than the level arrived as per its calculation. During the last tariff revision, however, the VOCPT had stated that salt being low cargo value cannot absorb steep hike in the levy and had therefore, proposed to continue with the then existing levy to continue. The traffic of salt is found to be negligible at 1% of the total cargo estimated to be handled by the VOCPT CHD.

It is presumed that for the same reasons, the VOCPT has proposed levy on salt lower than the level derived in its cost calculation. However, recognising that rate derived in our calculation is ₹100.85 per tonne which is 13.64% lower than the level derived by the VOCPT at ₹116.78 per tonne, the rate proposed by the VOCPT is suitably reduced by 13.64% to give effect of reduction in the rate derived by us vis-à-vis the working of the VOCPT. Accordingly, the per tonne levy on salt is approved at ₹55.24 per tonne as against ₹63.93 proposed by the VOCPT.

The traffic of salt is found to be negligible at 1% of the total cargo estimated to be handled by the VOCPT CHD and the revenue of the CHD as its contribution to meet the expenditure is less than 2% and hence though the rate approved for salt is lower than the level arrived as per the calculation following the approach adopted by VOCPT as it is a low value cargo it will not have significant effect on the revenue.

- (e). Thus, based on the rate obtained as per the calculation and based on the above analysis, the levy on main pool cargo (other than coal at jetty II and salt) is approved at ₹46.03 per tonne, ₹33.74 per tonne for coal at coal jetty-II and ₹55.24 per tonne for salt. The increase in the levy in terms of percentage works out to be 167%, 223% and 207% for these cargo from the existing levy. The increase in levy appears to be steep mainly because in the current exercise, the VOCPT has proposed to collect the wages as part of levy unlike the present system where the wages are recovered separately from the stevedores for deployment of labour in addition to the levy. The users will not have to pay worked wages separately with implementation of the revised levy.
- (f). In this context, the VOCPT has also proposed a note in its proposal dated 28 August 2013 stating that no worked wages for actual deployment shall be levied over and above the CHD levy proposed to be collected. The proposed note clarifies the position that worked

wages shall not be collected separately and hence is prescribed as proposed by VOCPT with some minor modifications in the language.

- (g). The VOCPT in its original proposal had proposed to continue with the existing levy of ₹10 per metric tonne for handling cargo at C&F Operations in transit shed and warehouse and for Zone B. It has subsequently in its earlier revised proposal dated 28 August 2013 revising the rate for CHD had proposed the rate for C&F operations at Zone B ₹34.10 per tonne based on the percentage arrived for main pool cargo which is further revised to ₹35.54 per tonne. As stated earlier, the VOCPT has expressed inability to work out cost calculation for these items due to uncertain nature of these activities and diversified nature of handling and very negligible incidence of handling these items. There has not been pointed objection from the users on the increase proposed for these two items. In the absence of any cost calculation furnished by VOCPT, relying on the clarification furnished by the VOCPT and recognising there has not been any objection from the users on the increase proposed for these two items, the levy for handling cargo at C&F transit shed and warehouse and at Zone B is approved at ₹26.69 per tonne applying the percentage increase in the levy of main pool cargo of 167% in line with the approach followed by VOCPT. The port is advised to derive the rate for these services also on a scientific manner allocating the income, expenses for manpower deployment for these services at the time of filing its proposal for next review of the levy.
- (h). The existing levy for deployment of CHD for container stuffing and destuffing is 200% of the time rate wages. Initially the VOCPT had proposed to continue with the existing tariff for this item. In the revised proposal of August 2013, the VOCPT has proposed the rate for container stuffing and destuffing at par with main pool cargo i.e. cargo other than coal at coal jetty II and salt. The VOCPT has justified that as the cargo inside the container falls under the category of general cargo the rate is proposed accordingly as applicable to cargo other than coal at Coal Jetty-II and Salt. None of the users have made any pointed objection on the VOCPT proposal in this regard. Hence in view of the justification furnished by the VOCPT, the levy on container stuffing and destuffing proposed at par with the revised levy arrived for main pool cargo is approved.
- (xLii). As per the coastal concession policy envisaged by the Government, movement of cargo from ship to shore is entitled for coastal concession and the rate should not exceed 60% of its counterpart. Concessional tariff is applicable for coastal cargo/ containers other than thermal coal, crude including POL, iron ore and iron ore pellets. Separate concessional rate for coastal cargo is not seen to have been prescribed in the existing schedule relating to CHLD levy under Chapter VI in the existing Scale of Rates. It is ascertained from the VOCPT that all the cargo handled by the VOCPT by CHD are foreign cargo. Thermal coal is handled at coal jetty II and as per the coastal concession policy thermal coal is not entitled for coastal concession. Though, general note (xiv). under 1.2. general terms and conditions of the Scale of Rates prescribe notes relating to coastal concession applicable for eligible coastal cargo, it is appropriate to separately prescribe the rate for coastal cargo at 60% of the levy arrived for main pool cargo, salt and coal at coal Jetty. For coal at coal jetty, the rate for coastal cargo is prescribed for coal other than thermal coal and for thermal coal rate for its foreign counter part is prescribed. Suitable modification is done in the schedule relating to CHD in the revised SOR. From the position obtained from the port, prescription of separate concessional rate for coastal cargo is not likely to have any revenue impact.
- (xLiii). The VOCPT has proposed a note stating that 50% of the levy shall be collected as stevedoring levy and 50% shall be levied as shore levy. The reasons for introduction of the proposed note is not explained by the VOCPT. Since the CHD levy is being collected presently, the existing methodology of collection of levy can be continued in the absence of any explanation from the port for the proposed note.
- (xLiv). (a). This Authority in the last tariff Order had approved pension fund levy @ ₹9 per metric tonne to meet the short fall in the pension fund based on the actuarial valuation as on 31 March 2011 for period of five years subject to review in the next tariff cycle. In the current proposal, the VOCPT has proposed to increase the levy to ₹30.15 per tonne as per the revised calculation furnished based on the actuarial valuation of the Pension Fund position as on 31 March 2013.
- (b). The port has furnished audited Annual Accounts of the CHD for the year 2011-12 and 2012-13 containing audited Pension and gratuity Fund position. The Pension Fund and the Gratuity Fund balance reported in the Audited Accounts for CHD as on 31 March 2013 is ₹80.83 crores is ₹20.00 crores respectively.

- (c). The VOCPT has furnished the actuarial valuation of the Pension and Gratuity Fund at the end the year 31 March 2013 at ₹272.39 crores and ₹40.25 crores respectively which is supported by a copy of actuarial report of Life Insurance Corporation, which is relied upon. Considering the balance in the Pension and Gratuity Fund as on 31 March 2013 and the actuarial valuation as on 31 March 2013, port has assessed the shortfall in the Pension and Gratuity Fund at ₹191.56 crores and ₹20.25 cores respectively aggregating to ₹211.81 crores. The port has proposed to recover this shortfall over five years period i.e. ₹4,236.20 lakhs per annum. Considering average annual tonnage of CHD at 140.50 lakh tonnes, the VOCPT has proposed pension fund levy of 30.15 per tonne. The increase in the Pension Fund levy comes to 235%. Most of the users like Tamil Nadu Electricity Board and Tuticorin Thermal Power Station, etc., have requested to spread over the recovery of shortfall in the Pension Fund of CHD over a longer duration of 10 years. The port has, however, not agreed to the request made by the users and has insisted recovery of pension fund levy over a period of five years. It has to be recognised that as per the Memorandum of Settlement dated 27 July 2011 involving merger of CHD with VOCPT, the CHD has to function as a division of the Traffic Department and the merger will not involve any additional financial liability for VOCPT. As per the said Memorandum of Settlement, the liability of pension payments is to be met by strengthening the pension fund to make it sufficient with respect to the obligation. Thus to augment in the pension/ gratuity fund, the proposal of VOCPT to recover the shortfall in the pension/ gratuity fund over five years period is accepted. Thus, by spreading the shortfall in the pension/ gratuity fund over five years, the annual recovery comes to ₹42.36 cores as assessed by VOCPT. Recognising that by the time the Order approved comes into effect say by 1 October 2014, one and half year of the current cycle will only remain, the shortfall assessed in the Pension/ Gratuity Fund proportionately for one and half years i.e. ₹63.54 crores is considered to be recovered in the current tariff cycle and balance will spill over in the subsequent tariff cycles.
- (d). The VOCPT has considered the average tonnage of 140.50 lakh tonnes for the period 2012-13 to 2015-16. In our analysis, the aggregate traffic as estimated by the VOCPT is considered for one and half years in this tariff cycle i.e. from 1 October 2014 to 31 March 2016 at 253.18 lakh tonnes.
- (e). Subject to above analysis, the statement relating to determination of pension fund levy is modified. The calculation of the Pension fund levy proposed by VOCPT and modified by us is tabulated below

Sl. No.	Particulars	Estimates as furnished by VOCPT			(₹ in lakhs) Modified Estimates
		Pension	Gratuity	Total	Pension and Gratuity Fund total position
(a)	Pension & Gratuity fund liability as per the actuarial valuation as on 31 March 2013	27,239.00	4,025.00	31,264.00	31,264.00
(b)	Balance in the Pension and Gratuity fund as on 31 March 2013	8,083.00	2,000.00	10,083.00	10,083.00
(c)	Shortfall in the pension and gratuity fund (a-b)	(19,156.00)	(2,025.00)	(21,181.00)	21,181.00
(d)	Shortfall in pension and gratuity fund spread over 5 years by VOCPT - per annum recovery			(4,236.20)	(4,236.20)
(e)	Proportionate share in the current cycle i.e. 1.5 years from 2014-15 October onwards to 2015-16			--	6,354.30
(f)	Average Tonnage considered by VOCPT [In modified estimates total tonnage from 1 October 2014 to 31 March 2016 considered] (in lakh tonnes)			140.50	253.18
(g)	Pension fund levy in ₹ per tonne			30.15	25.10

- (f). In view of the shortfall in the pension fund position vis-à-vis the actuarial valuation, there is a need to continue the pension fund levy. Based on the shortfall in the pension fund position explained by the port and based on the above analysis, the existing Pension Fund levy of ₹9 per tonne is increased to ₹25.10 per tonne as against ₹30.15 per tonne proposed

by VOCPT. Quantum of levy for the subsequent period will be determined on review at the end of this tariff cycle. The said note is also incorporated in the schedule relating to pension fund levy.

- (xLv). As agreed by the port during the last revision of CHD, the port was advised to propose sliding rates linked with productivity while reviewing the levy during the next tariff cycle. However, port has not provided the same. The port has sought to clarify that considering the nature of operations of cargo handling by CHD, in respect of Coal at Coal Jetty II, Salt and other bulk and break-bulk cargoes and also huge deficit, it is not in a position to propose cargo related charges on a sliding scale. The VOCPT is requested to undertake a study in this regard and propose sliding rates linked with productivity at least during the next tariff revision.
- (xLvi). The tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of 3 years. Though the cost position considered for fixation of levy is for three years i.e. 2013-14 to 2015-16, the tariff prescribed will be for a truncated validity period. The financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2016, hence the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2016.

20.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the VOCPT. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 4th August 2014 and shall be in force till 31 March 2016.

20.2. The tariff of the VOCPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the VOCPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

20.3. In this regard, the VOCPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the VOCPT to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the VOCPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* for review of the tariff.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[Advt. III/4/Ext./143/2014]

ANNEX - I

Analysis of performance of V.O. Chidambaranar Port Trust for the years 2011-12 to 2012-13 based on actuals vis-a-vis Estimates								
₹ in lakhs								
Sr. No.	Particulars	2011-12		2012-13		Total		
		Estimates as per our Order	Actuals	Estimates as per our Order	Actuals	Estimates as per our order 2011-12 to 2012-13	Actuals 2011-12 to 2012-13	% Variation
I	Throughput (in lakh Tonnes) exclusively of Port	187.33	185.79	196.70	190.34	384.03	376.13	-2.1%
	Capacity	248.88	240.81	248.88	240.81	497.76	481.62	
II	Operating Income							
	(i) Cargo Handling & Storage Facilities	18539.43	19915.61	20646.98	19634.52	39186.41	39550.13	0.9%
	Less : 50% Royalty transferred to Escrow Account	4889.54	4463.52	5724.31	5055.78	10613.86	9519.30	
	(ii) Port and Dock Facilities (excluding dredging levy)	7022.60	7766.30	7362.13	8305.64	14384.73	16071.94	11.7%
	(iii) Estate Rentals	1158.92	1136.30	1177.91	1095.81	2336.83	2232.10	
	Total Operating Income	21831.40	24354.68	23462.72	23980.20	45294.11	48334.88	6.7%
III	Operating expenditure							
	(i) Cargo Handling & Storage Facilities	1887.94	1929.49	2001.21	1926.53	3889.15	3856.02	
	(ii) Port and Dock Facilities	3776.19	4706.20	4002.76	5230.16	7778.94	9936.36	

	(excluding dredging levy)							
	(iii) Estate Rentals	387.93	611.20	411.20	438.01	799.13	1049.21	
	Sub total	6052.05	7246.89	6415.17	7594.70	12467.22	14841.60	19.0%
IV	Depreciation							
	(i) Cargo Handling & Storage Facilities	667.89	718.57	787.76	607.61	1455.65	1326.18	
	(ii) Port and Dock Facilities (excluding dredging levy)	875.10	992.68	1129.36	854.30	2004.46	1846.98	
	(iii) Estate Rentals	33.11	36.07	63.72	29.20			
	Total Depreciation	1576.10	1747.32	1980.84	1491.11	3556.94	3238.43	-9.0%
V	Total operating expenditure (III +IV)	7628.14	8994.21	8396.01	9085.81	16024.16	18080.03	12.8%
VI	Gross Operating Surplus	14203.26	15360.48	15066.70	14894.39	29269.96	30254.87	3.4%
VII	Management and General Overheads	4535.42	5075.93	4807.55	5536.39	9342.97	10612.31	13.6%
VIII	Operating Surplus after MGT	9667.83	10284.55	10259.15	9358.01	19926.98	19642.56	-1.4%
IX	Finance and Miscellaneous Income	1101.22	1273.46	1220.72	2137.55	2321.94	3411.01	46.9%
	Finance and Miscellaneous Expenditure	427.31	2196.69	466.14	2943.83	893.45	5140.52	475.4%
	FME-FMI	-673.91	923.23	-754.58	806.28	-1428.49	1729.51	-221.1%
X	Net Operating surplus / deficit	10341.75	9361.32	11013.73	8551.73	21355.48	17913.05	-16.1%
XI	Capital employed	65401.88	64443.46	71642.01	45340.11	137043.89	109783.57	
	Business Assets	64603.28	63,644.87	70861.44	44,559.55	135464.72	108204.42	
	Less Net Fixed asset funded from Escrow Account	15729.87	19,952.13	15469.57	24,632.86	31199.44	44584.99	
	Business Assets less funded from Escrow Account	48873.41	43692.74	55391.87	19926.69	52132.64	31809.71	-38.4%
	Business Related Assets	798.6	798.59	780.57	780.56	789.59	789.58	
XII	ROCE @ 16% on business assets and 8.2% on business related assets	7885.24	7056.32	8926.71	3252.28	16811.95	10308.60	-38.7%
	Business Assets	7819.75	6990.84	8862.70	3188.27	16682.45	10179.11	
	Business Related Assets	65.49	65.48	64.01	64.01	129.50	129.49	
XIII	Capacity utilisation	75.3%	77.2%	79.0%	79.0%			
XIV	Return on capital employed linked to capacity utilisation	7885.24	7056.32	8926.71	3252.28	16811.95	10308.60	-38.7%
XV	Net Surplus/ Deficit after ROCE	2456.52	2305.00	2087.03	5299.44	4543.55	7604.44	67.4%
XVI	Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	11.3%	9.5%	8.9%	22.10%	10.03%	15.73%	

[illegible]

		2004-05 (after 19.1.05)	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	period from 19.1.05 till 2010- 11
I	Earning from dredging levy	204.42	1146.87	1320.72	1221.89	1279.25	1367.59	1454.76	7995.50
II	Annual operating cost								
	(i). Annualised debt servicing cost for the period beyond 19.1.05 that based on the refinanced loan.	773.75	3095.02	3095.02	3095.02	3095.02	3095.02	3095.02	19343.87
	(ii). Depreciation	50.31	408.82	408.82	408.82	408.82	408.82	408.82	2503.23
	Total Annual Operating Cost	824.07	3503.84	3503.84	3503.84	3503.84	3503.84	3503.84	21847.10
III	Surplus/ deficit after meeting operating cost	-619.64	-2356.97	-2183.12	-2281.95	-2224.59	-2136.25	-2049.08	-13851.60
IV	(i). ROCE @ 15% till 2006-07 & @ 16% thereafter on re-payment of loan by TPT from own resources to the tune of Rs. 58.20 crores	198.14	859.30	845.63	886.76	870.58	855.40	840.22	5356.01
	(ii). Capital Employed of dredging on berth No.VIII	4091.32	4509.12	4434.40	4359.68	4284.96	4210.24	4135.52	
	(iii). ROCE on capital dredging of berth No.VIII from 2004-05 onwards	715.98	676.37	709.50	697.55	685.59	673.64	661.68	4820.32
	Total Return	914.12	1535.67	1555.13	1584.30	1556.17	1529.03	1501.90	10176.33
V	Surplus/ deficit after return	-1533.76	-3892.64	-3738.25	-3866.25	-3780.76	-3665.28	-3550.98	-24027.92
VI	Revenue surplus from general activity adjusted against the deficit in the dredging activity								21138.03
	(i). For the period 2002-03 to 2007-08 - Rs.8848.02 lakhs								
	(ii). For the period 2008-09 to 2010-11 - Rs.12290.01 lakhs								
VII	Balance deficit in the dredging Activity								-2889.90

A	Total deficit for the period 2002-03 till 2010-11 as assessed in the last tariff order of Oct 2011	-2889.90
B	Actual Net Deficit for the years 2011-12 and 2012-13 and estimated net deficit for the period 2013-14 and 2014-15 (upto September 2014)	-2666.34
C	Sum of A + B	-5556.24
D	Surplus in the estate activity for the year 2008-09 and 2009-10 (As done in the last tariff order of October 2011)	378.87
E	Balance Deficit in Dredging Activity	-5177.36
F	50% of the past surplus for the year 2011-12 to 2012-13 to set off the deficit in dredging	3802.22
G	Estimated Net surplus for the years 2014-15 to 2015-16 transferred to dredging activity to the extent of -	1375.14
H	Balance deficit as on 31.12.2013	0.00

ANNEX - III (a)

Consolidated Cost Statement of V.O. Chidambaranar Port Trust

₹ in lakhs

SL. No.	Description	Actuals Excluding Dredging & Railways		As furnished by VOCPT Excluding Dredging & Railways			Modified estimates by TAMP Including Dredging & Railway		
		Actuals 2011-12	Actuals 2012-13	Estimates 2013-14	Estimates 2014-15	Estimates 2015-16	Estimates 2013-14	Estimates 2014-15	Estimates 2015-16
I	A. Traffic in Lakh Tonnes (exclusively of ports)	188.79	190.34	204.84	210.46	210.50	204.84	210.46	210.50
	B. Traffic of PSA SICAL (In lakh tonnes)	92.26	92.26	97.16	92.50	92.50	97.16	92.50	92.50
	C. Traffic of BOT operators (In lakh tonnes)	-	-	-	34.46	193.34	-	34.46	193.34
	D. Total traffic of Port (In lakh tonnes)	281.05	282.60	302.00	337.42	496.34	302.00	337.42	496.34
	Capacity in Lakh tonnes (exclusively of Port)	240.81	240.81	240.81	240.81	240.81	240.81	240.81	240.81
II	Operating Income								
	(i). Cargo Handling and Storage Income	19,915.61	19,634.52	19671.78	26887.64	31139.09	19,671.77	26,887.58	31,139.09
	Less : 50% Royalty transferred to Escrow Account from 2005-06	4,463.52	5,055.78	5055.78	8391.95	10137.70	5,055.78	8,391.95	10,137.70
	Cargo handling and Storage Income after 50% Royalty transferred to Escrow Account	15,452.09	14,578.75	14616.00	18495.69	21001.39	14,615.99	18,495.63	21,001.39
	(ii). Port and Dock Services	7,766.30	8,305.64	8942.51	9800.21	11461.90	8,962.87	9,786.27	11,445.59

	(iii). Estate	1,136.30	1,095.81	1058.03	1058.03	1058.03	3,753.96	4,042.73	4,926.35
	(iv). Railways						119.99	127.19	127.19
	Total Operating Income	24,354.68	23,980.20	24,616.54	29,353.93	33,521.32	27,452.80	32,451.81	37,500.52
III	Operating Expenditure								
	(i). Cargo Handling And Storage activity	1,929.49	1,926.53	2399.37	2576.22	2794.49	2,059.28	2,223.61	2,406.15
	(ii). Port and Dock activity	4,706.20	5,230.16	6524.00	5630.67	6089.37	5,639.13	6,092.64	6,461.78
	(iii). Estate	611.20	438.01	764.94	820.24	879.41	468.67	496.79	661.03
	(iv). Railways						405.67	456.69	484.09
	Sub total	7,246.89	7,594.70	9,688.31	9,027.13	9,763.27	8,572.76	9,269.72	10,013.06
IV	Depreciation								
	(i). Cargo Handling And Storage activity	718.57	607.61	607.61	639.64	639.64	607.61	639.64	773.64
	(ii). Port and Dock activity	992.68	854.30	1352.28	1885.88	2769.20	1,352.28	2,090.29	3,178.02
	(iii). Estate	36.07	29.20	29.20	29.20	29.20	29.20	29.20	29.20
	(iv). Railways						63.43	297.11	417.06
	Total Depreciation	1,747.32	1,491.11	1,989.09	2,554.72	3,438.04	2,052.52	3,056.24	4,397.92
V	Total operating Expenditure	8,994.21	9,085.81	11,677.40	11,581.85	13,201.31	10,625.28	12,325.96	14,410.98
VI	Gross Operating Surplus (II-III-IV)	15,360.47	14,894.38	12,939.14	17,772.08	20,320.01	16,827.53	20,125.85	23,089.54
VII	Allocated Management & General Overheads	5,075.93	5,536.39	6848.37	7339.36	7853.27	6,162.01	6,531.73	6,923.64
VIII	Operating Surplus after MGT	10,284.54	9,358.00	6,090.77	10,432.72	12,466.74	10,665.51	13,594.12	16,165.91
IX	(i). Finance and Miscellaneous Income	1,273.46	2137.55	786.94	794.81	802.75	789.90	797.81	805.78
	(ii). Finance and Miscellaneous Exp	2,196.69	2943.83	884.42	946.33	1012.57	2,339.27	2,361.16	2,382.04
	FME-FMI	923.23	806.28	97.48	151.52	209.82	1,549.37	1,563.35	1,576.26
X	Net Operating surplus / deficit (V-VI-VII)	9,361.31	8,551.72	5,993.29	10,281.20	12,256.92	9,116.14	12,030.77	14,589.65
XI	Capital employed	64,443.46	45,340.11	49,328.91	64,582.09	1,08,948.96	46,901.44	73,137.35	1,27,334.54
	Business Assets	63,644.87	44,559.55	48,467.66	63,729.02	1,08,103.06	46,138.91	72,392.85	1,26,608.07
	Less Net Fixed asset funded from Escrow Account	19,952.13	24,632.86	-	-	-	24,217.39	31,499.67	41,012.08
	Business Assets less funded from Escrow Account	43,692.74	19,926.69	48,467.66	63,729.02	1,08,103.06	21,921.52	40,893.18	85,596.00
	Business Related Assets	798.59	780.56	861.25	853.07	845.90	762.53	744.50	726.47
XII	ROCE	7056.32	3252.28	7,827.17	10,268.30	17,367.54	3,570.96	6,609.17	13,760.01
	Business Assets @ 16%	6990.84	3188.27	7,754.83	10,196.64	17,296.49	3,507.44	6,542.91	13,695.36
	Business Related Assets (2011-12 & 2012-13 @ 8.2%, 2013-14 @ 8.33% & 2014-15 onwards @ 8.9%). The VOCPT has considered 8.40% in its estimates.	65.48	64.01	72.35	71.66	71.05	63.52	66.26	64.66
XIII	Capacity Utilisation	77.2%	79.0%	74.00%	66.00%	45.00%	85.1%	87.4%	87%
XIV	Total ROCE linked to capacity utilisation	7056.32	3252.28	7,827.17	10,268.30	17,367.54	3,570.96	6,609.17	13,760.01
XV	Net Surplus / Deficit after ROCE	2,305.00	5,299.45	(1,833.88)	12.90	(5,110.62)	5,545.18	5,421.60	829.63
XVI	(a). Adjustment of 50% Surplus of the past period 2011-12 and 2012-13 transferred to the Dredging activity	3,802.23					-	-	-
	(b). 100% Estimated surplus for the year 2013-14 set off in 2014-15 and 2015-16						(5,545.18)	2,772.59	2,772.59
XVII	Net Surplus after adjustment of the surplus	1,152.50	2,649.73				-	8,194.19	3,602.22
XVIII	Net Surplus as percentage of operating income	4.73%	11.05%	-7.45%	0.04%	-15.25%	-	25.3%	9.6%
XIX	Total net surplus for the years 2013-14 to 2015-16						11796.41		
XX	Average Surplus / Shortfall as a % on Total Income			-7.60%			17.43%		

Summary of Surplus

Sl. No.	Description	2013-14	2014-15	2015-16
(i).	Net Suplus/Deficit as mentioned in sl.no.XVI above	-	8,194.19	3,602.22

(ii).	Less Railways Deficit	-	(1,895.92)	(2,083.69)
(iii).	Net Surplus/Deficit excluding Railways	-	10,090.11	5,685.92
(iv).	Net surplus % of Operating income		22.63%	

								ANNEX - III (b)	
COST STATEMENT OF PORT AND DOCK ACTIVITY									
									Rs in lakhs
		Actuals (Excluding Dredging)		As furnished by VOCPT (Excluding Dredging)			Modified Estimates by TAMP (Including Dredging activity income from 2014-15 September onwards)		
SL. No.	Description	2011-12 Actuals	2012-13 Actuals	Estimates 2013-14	Estimates 2014-15	Estimates 2015-16	Estimates 2013-14	Estimates 2014-15	Estimates 2015-16
I	Operating Income	9,517.90	10,101.43	11,054.49	12,287.88	14,943.39	11,074.85	11,030.10	11,445.59
	Less : Dredging income	1,751.60	1,795.79	2,111.98	2,487.67	3,481.49	2,111.98	1,243.84	
	Total Operating Income	7,766.30	8,305.64	8,942.51	9,800.21	11,461.90	8,962.87	9,786.27	11,445.59
II	Operating Cost								
	Operating Cost (excluding Depreciation)	4,706.20	5,230.16	6,524.00	5,630.66	6,089.38	5,639.13	6,092.64	6,461.78
	Depreciation as per the Companies Act	992.68	854.30	1,352.28	1,885.88	2,769.20	1,352.28	2,090.29	3,178.02
	Total operating expenditure	5,698.88	6,084.46	7,876.28	7,516.54	8,858.58	6,991.41	8,182.93	9,639.80
III	Gross Operating Surplus (I-II)	2,067.42	2,221.18	1,066.23	2,283.67	2,603.32	1,971.45	1,603.34	1,805.79
IV	Allocated Management and Genl. Administration	3,274.27	3,780.14	4,641.52	4,729.85	5,200.73	4,044.75	4,287.43	4,544.68
V	(I). Finance and Miscellaneous Income	406.08	740.35	285.87	265.36	274.48	285.87	265.36	274.48
	(II). Finance and Miscellaneous Exp	676.48	1,249.17	599.42	609.86	670.50	1,570.13	1,506.96	1,562.07
	FME - FMI	270.40	508.82	313.55	344.50	396.02	1,284.26	1,241.60	1,287.59
VI	Net Operating surplus / deficit (IV-V-VI-VII)	(1,477.25)	(2,067.78)	(3,888.84)	(2,790.68)	(2,993.43)	(3,357.56)	(3,925.69)	(4,026.48)
VII	Capital employed	36,596.99	25,984.07	33,536.24	47,674.19	87,753.99	29,793.50	53,841.96	1,03,943.05
	Business Assets	36,596.99	25,984.07	-	-	-	29,793.50	53,841.96	1,03,943.05
	Less Net Fixed asset relating to capital dredging funded from Escrow Account	19,952.13	24,632.86	-	-	-	24,217.39	31,499.67	41,012.08
	Business Assets less funding from Escrow Account	16,644.86	1,351.21	-	-	-	5,576.11	22,342.29	62,930.97
	Business Related Assets	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	ROCE	2,663.18	216.19	5,321.30	7,580.01	13,988.85	892.18	3,574.77	10,068.96
	Business Assets @ 16%	2,663.18	216.19	-	-	-	892.18	3,574.77	10,068.96
	Business Related Assets (2011-12 & 2012-13 @ 8.2%, 2013-14 @ 8.33% & 2014-15 onwards @ 8.9%)	-	-	-	-	-	-	-	-
IX	Net Surplus/deficit after ROCE and after pension deficit (considered by TPT)	(4,140.42)	(2,283.96)	(9,210.13)	(10,370.68)	(16,982.27)	(4,249.74)	(7,500.45)	(14,095.44)
X	100% Estimated deficit for the year 2013-14 set off in 2014-15 and 2015-16						4,249.74	(2,124.87)	(2,124.87)
XI	Net Surplus after adjustment of deficit for the year 2013-14						-00	(9,625.32)	(16,220.31)

XII	Capacity Utilisation	-53.3%	-27.5%	-103.0%	-105.8%	-148.2%	0.0%	-98.4%	-141.7%
XIII	Average Surplus as a % on Income				-127%			-120%	

ANNEX - III (c)									
COST STATEMENT OF CARGO HANDLING AND STORAGE ACTIVITY									
₹ in lakhs									
SL. No.	Description	Actuals		As furnished by VOCPT			Modified Estimates by TAMP		
		2011-12 Actuals	2012-13 Actuals	Estimates 2013-14	Estimates 2014-15	Estimates 2014-15	Estimates 2013-14	Estimates 2014-15	Estimates 2014-15
	Traffic of Port (exclusively)	188.79	190.34	204.84	210.46	210.50	204.84	210.46	210.50
I	Income								
	Operating Income	19,915.61	19,634.52	19,671.77	26,887.58	31,139.09	19,671.77	26,887.58	31,139.09
	Less: 50% Royalty Income transferred to Escrow Account	4,463.52	5,055.78	5,055.78	8,391.95	10,137.70	5,055.78	8,391.95	10,137.70
	Total Operating Income	15,452.09	14,578.74	14,616.00	18,495.64	21,001.39	14,615.99	18,495.63	21,001.39
II	Operating Cost								
	Operating Cost (excluding Depreciation)	1,929.49	1,926.53	2,399.36	2,576.20	2,794.48	2,059.28	2,223.61	2,406.15
	Depreciation as per Companies Act	718.57	607.61	607.61	639.64	639.64	607.61	639.64	773.64
	Total operating expenditure	2,648.06	2,534.14	3,006.97	3,215.84	3,434.12	2,666.89	2,863.25	3,179.79
III	Gross Operating Surplus (I-II-III)	12,804.03	12,044.60	11,609.03	15,279.80	17,567.27	11,949.10	15,632.38	17,821.60
IV	Allocated Management and Genl. Administration	1,394.29	1,451.51	1,692.19	2,001.20	2,035.05	1,553.12	1,646.30	1,745.08
V	(I). Finance and Miscellaneous Income	807.97	1,299.52	467.24	500.80	502.93	467.24	500.80	502.93
	(II). Less: Finance and Miscellaneous Exp	288.09	479.66	218.53	258.03	262.37	572.42	637.59	611.25
	FME - FMI	(519.88)	(819.86)	(248.71)	(242.77)	(240.56)	105.18	136.79	108.32
VI	Net Operating surplus / deficit (V-VI-VII-VIII)	11,929.62	11,412.95	10,165.55	13,521.37	15,772.78	10,290.80	13,849.29	15,968.21
VII	Capital employed	26,491.42	18,497.25	15,068.48	16,169.70	20,269.60	13,386.79	14,701.57	18,458.32
	Business Assets	26,491.42	18,497.25	-	-	-	13,386.79	14,701.57	18,458.32
	Business Related Assets	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	ROCE	4,238.63	2,959.56	2,390.96	2,570.92	3,231.17	2,141.89	2,352.25	2,953.33
	Business Assets @ 16%	4,238.63	2,959.56	-	-	-	2,141.89	2,352.25	2,953.33
	Business Related Assets (2011-12 & 2012-13 @ 8.2%, 2013-14 @ 8.33% & 2014-15 onwards @ 8.9%)	-	-	-	-	-	-	-	-
IX	Capacity utilisation	77.2%	79.04%	0.0%	0.0%	0.0%	85%	87%	87%
X	ROCE linked to capacity utilisation	4,238.63	2,959.56	2,390.96	2,570.92	3,231.17	2,141.89	2,352.25	2,953.33
XI	Net Surplus after ROCE	7,690.99	8,453.39	7,774.59	10,950.45	12,541.61	8,148.91	11,497.04	13,014.87
XII	100% Estimated surplus for the year 2013-14 set off in 2014-15 and 2015-16						(8,148.91)	4,074.46	4,074.46
XIII	Net Surplus after adjustment of surplus for the year 2013-14						-0.00	15,571.50	17,089.33
XIV	Net Surplus as percentage of operating income	49.77%	57.98%	53.19%	59.21%	59.72%	0.00%	84.19%	81.37%
XV	Average Surplus as a % on Income				59.46%			82.78%	

ANNEX - III (d)									
COST STATEMENT OF ESTATE ACTIVITY									
₹ in lakhs									
Sl. No.	Description	2011-12 Actuals	2012-13 Actuals	As furnished by VOCPT			Modified Estimates by TAMP		
				Estimates 2013-14	Estimates 2014-15	Estimates 2015-16	Estimates 2013-14	Estimates 2014-15	Estimates 2015-16
I	Operating Income	1,136.29	1,095.81	1,058.03	1,058.03	1,058.03	3,753.96	4,042.73	4,926.35
	Total Operating Income	1,136.29	1,095.81	1,058.03	1,058.03	1,058.03	3,753.96	4,042.73	4,926.35
II	Operating Cost (excluding Depreciation)	611.20	438.01	764.13	819.43	878.60	468.67	496.79	661.03

	Depreciation	36.07	29.20	29.20	29.20	29.20	29.20	29.20	29.20
	Total operating expenditure	647.27	467.21	793.33	848.63	907.80	497.87	525.99	690.23
III	Gross Operating Surplus (I-II-III)	489.02	628.60	264.70	209.40	150.23	3,256.09	3,516.74	4,236.11
IV	Allocated Management and Genl. Administration	407.37	304.74	515.50	609.14	618.24	326.07	345.64	366.37
V	(I) Finance and Miscellaneous Income	59.41	97.68	33.82	28.65	25.34	33.82	28.65	25.34
	(II) Finance and Miscellaneous Exp	84.17	100.70	66.47	78.43	79.71	174.11	193.80	185.70
	FME - FMI	24.76	3.02	32.65	49.78	54.37	140.29	165.15	160.36
VI	Net Operating surplus / deficit (V-VI-VII)	56.89	320.84	(283.45)	(449.52)	(522.38)	2,789.72	3,005.95	3,709.38
VII	Capital employed	1,355.04	858.78	724.19	738.20	925.37	1,405.90	1,415.68	1,598.09
	Business Assets	556.45	78.22	-	-	-	643.37	671.18	871.62
	Business Related Assets	798.59	780.56	-	-	-	762.53	744.50	726.47
VIII	ROCE	154.52	76.52	114.91	117.37	147.51	166.46	173.65	204.11
	Business Assets @ 16%	89.03	12.52	-	-	-	102.94	107.39	139.46
	Business Related Assets (2011-12 & 2012-13 @ 8.2%, 2013-14 @ 8.33% & 2014-15 onwards @ 8.9%)	65.48	64.01	-	-	-	63.52	66.26	64.66
IX	Net Surplus after ROCE	(97.63)	244.32	(398.36)	(566.89)	(669.89)	2,623.26	2,832.30	3,505.26
X	100% Estimated surplus for the year 2013-14 set off in 2014-15 and 2015-16						(2,623.26)	1,311.63	1,311.63
XI	Net Surplus after adjustment of surplus for the year 2013-14						-0.00	4,143.93	4,816.89
XII	Net Surplus as percentage of operating income	-8.59%	22.30%		-53.58%	-63.31%	0.00%	102.50%	97.78%
XIII	Average Surplus as a % on Income				-58.45%			100.14%	

ANNEX - III (e)									
COST STATEMENT OF RAILWAY ACTIVITY									
₹ in lakhs									
Sl. No.	Description	Actuals (Excluding Dredging)		As furnished by VOCPT			Modified Estimates by TAMP		
	Income	Actuals 2011-12	Actuals 2012-13	Estimates 2013-14	Estimates 2014-15	Estimates 2015-16	Estimates 2013-14	Estimates 2014-15	Estimates 2015-16
I	Operating Income	197.58	139.05	119.99	127.19	127.19	119.99	127.19	127.19
	Total Operating Income	197.58	139.05	119.99	127.19	127.19	119.99	127.19	127.19
II	Operating Cost								
	Operating Cost (excluding Depreciation)	371.99	423.52	405.67	456.69	503.96	405.67	456.69	484.09
III	Depreciation as per the Companies Act	63.43	63.43	63.43	297.11	417.06	63.43	297.11	417.06
IV	Total operating expenditure	435.42	486.95	469.10	753.80	921.02	469.10	753.80	901.15
V	Gross Operating Surplus (I-II-III)	(237.84)	(347.90)	(349.11)	(626.61)	(793.83)	(349.11)	(626.61)	(773.96)
VI	Allocated Management and Genl. Administration	226.46	222.50	282.32	300.67	320.22	238.08	252.36	267.50
VII	(I) Finance and Miscellaneous Income	10.01	9.64	2.97	3.00	3.03	2.97	3.00	3.03
	(II) Less: Finance and Miscellaneous Exp	8.49	32.34	8.63	9.23	9.88	22.61	22.82	23.02
	FME - FMI	(1.52)	22.70	5.66	6.23	6.85	19.64	19.82	19.99
VIII	Net Operating surplus / deficit (V-VI-VII)	(462.78)	(593.10)	(637.09)	(933.51)	(1,120.90)	(606.82)	(898.79)	(1,061.45)
IX	Capital employed	182.10	118.67	2,315.25	3,178.14	3,335.08	2,315.25	3,178.14	3,335.08
X	ROCE	29.14	18.99	370.44	508.50	533.61	370.44	508.50	533.61
	Business Assets @ 16%	29.14	18.99	-	-	-	370.44	508.50	533.61
	Business Related Assets	-	-	-	-	-	-	-	-

	(2011-12 & 2012-13 @ 8.2%, 2013-14 @ 8.33% & 2014-15 onwards @ 8.9%)								
	Total ROCE	29.14	18.99	370.44	508.50	533.61	370.44	508.50	533.61
XI	Net Surplus after ROCE	(491.92)	(612.09)	(1,007.53)	(1,442.02)	(1,654.51)	(977.26)	(1,407.29)	(1,595.06)
XII	Net Surplus after adjustment of deficit for the year 2013-14						977.26	(488.63)	(488.63)
XIII	Net Surplus after adjustment of deficit for the year 2013-14						-	(1,895.92)	(2,083.69)
XIV	Net Surplus as percentage of operating income	- 248.97%	- 440.19%	-839.68%	- 1133.75%	- 1300.82%	0.00%	- 1490.62%	- 1638.25%
XV	Average Surplus / Shortfall as a % on Total Income				-1217%			-1564%	

ANNEX – IV

Analysis of the Past Period for the years 2011-12 and 2012-13 of VOCPT Cargo Handling Division

₹ In lakhs

Sl No	Description	As per last Order			Considered by TAMP			% Variation in Total
		Estimates 2011-12	Estimates 2012-13	Total	Actuals 2011-12	Actuals 2012-13	Total	
1	Traffic (in lakh tonnes)	129.42	135.89	265.31	139.16	133.75	272.91	2.86%
2	Operating cost							
(i)	Total Payment to employees and employee related exp	4,515.93	4,785.40			5,628.62	10,527.21	13.18%
(ii)	Administrative Exp	233.18	247.17	480.35	262.11	123.45	385.56	-19.73%
	Total Operating Expenditure	4,749.11	5,032.57	9,781.68	5,160.70	5,752.07	10,912.77	11.56%
3	Depreciation	1.83	1.91	3.74	1.72	1.82	3.54	-
4	Total Operating Expenditure (Incl. Depreciation)	4,750.94	5,034.48	9,785.42	5,162.42	5,753.89	10,916.32	11.56%
5	F&M Expenditure	662.48	702.23	1,364.71	789.00	294.99	1,083.99	-20.57%
6	Total Expenditure	5,413.42	5,736.71	11,150.13	5,951.42	6,048.88	12,000.31	7.62%
7	ROCE	2.23	1.97	4.20	2.23	1.99	4.22	
8	Total Expenditure Plus ROCE	5,415.65	5,738.68	11,154.33	5,953.65	6,050.87	12,004.52	7.62%
9	Less Wages recovered	2,933.59	3,256.28	6,189.87	2,836.49	2,036.79	4,873.28	-21.27%
10	Levy collected by VOCPT (Estimates show the levy collected on prorata basis till September 2011). Actual reflect the actual levy collected.	1,560.82	Levy was determined to meet expenditure	1,560.82	3,279.55	2,137.83	5,417.38	-
11	Balance Expenditure to be recovered by way of levy	921.24	2,482.40	3,403.64	(162.39)	1,876.25	1,713.86	-
12	Less: Income expected by deployment of labour for handling containers (In actual it forms part of Levy collected)	73.76	73.76	147.52	-	-	-	-
13	Balance Expenditure to be recovered by way of levy (Actual represents the actual Levy collected by the Port)	847.48	2,408.64	3,256.12	-	-	-	-
14	Actual Levy collected vis-a-vis Estimated per tonne levy collectable (9+11+12) [This is only for Comparison purpose]	2,482.06	2,482.40	4,964.46	3,279.55	2,137.83	5,417.38	9.12%
15	Balance (Shortfall)/ Excess recovery after collecting the actual levy in actual terms.	-	-	-	162.39	(1,876.25)	(1,713.86)	-

Calculation sheet for arriving levy for V.O. Chidambaranar Port Trust Cargo Handling Division									
Sl No	Description	Tonnage and hook shift estimates furnished by the VOCPT							
		2013-14		2014-15		2015-16		Tonnage considered by TAMP 2014-15 (from October 2014 onwards) to 2015-16	
		Tonnage (in lakh tonnes)	Hook shifts	Tonnage (in lakh tonnes)	Hook shifts	Tonnage (in lakh tonnes)	Hook shifts	Tonnage (in lakh tonnes)	Hook shifts
1	Main Pool	124.40	17916	130.62	18812	137.15	19753	202.46	29159
2	Coal at Jetty II	30.00	3168	31.50	3327	33.08	3493	48.83	5157
3	Salt	1.16	366	1.22	385	1.28	404	1.89	597
	Total	155.56	21451	163.34	22524	171.51	23650	253.18	34912

[illegible]

(i)	Total Payment to employees and employee related exp	5,628.62	5,830.64	6,238.79	6,675.50	6,093.39	5,628.62	5,801.30	5,997.86	6,104.55	17,903.72
(ii)	Administrative Exp	123.45	333.67	357.03	382.03	299.05	123.45	132.10	140.02	148.42	420.54
	Total Operating Expenditure	5,752.07	6,164.31	6,595.82	7,057.53	6,392.43	5,752.07	5,933.40	6,137.88	6,252.97	18,324.26
2	Depreciation	1.82	1.30	1.14	1.08	1.34	1.82	1.30	1.14	1.08	3.52
3	Total Operating Expenditure (Incl. Depreciation)	5,753.89	6,165.61	6,596.96	7,058.61	6,393.77	5,753.89	5,934.70	6,139.02	6,254.05	18,327.78
4	F&M Expenditure	1,353.06	1,400.04	1,484.04	1,573.08	1,452.56	294.99	315.64	334.58	354.65	1,004.87
5	Total Expenditure	7,106.95	7,565.65	8,081.00	8,631.69	7,846.32	6,048.88	6,250.34	6,473.60	6,608.71	19,332.64
6	ROCE	75.13	74.92	74.74	74.57	74.84	1.99	1.78	1.60	1.43	4.80
7	Total Expenditure Plus ROCE	7,182.08	7,640.57	8,155.74	8,706.26	7,921.16	6,050.87	6,252.12	6,475.20	6,610.13	19,337.45
8	Less Wages recovered (From 2013-14 VOCPT proposes to include it as part of the per ton levy hence income not estimated) [In TAMP cost statement estimated wages recovery for 2013-14 to 2014-15 upto 30 Sept 2014 based on existing system is captured]	-	-	-	-	-	2,036.79	2,511.05	1,397.42	To be determined from Oct 2014 to March 2016	3,908.47
9	Levy income from levy upto September 2014	-	-	-	-	-	2,137.83	2,486.44	1,305.40		3,791.84
10	Deficit of 2011-12 with payment to ESI spread over five years by VOCPT	42.20	42.20	42.20	42.20	42.20	-	-	-	-	-
11	Balance Expenditure to be recovered by way of levy (11=7-8-9-10)	7,224.28	7,682.77	8,197.94	8,748.46	7,963.36	1,876.25	1,254.63	3,772.39	6,610.13	11,637.15
12	Less: Income expected by deployment of labour for C&F operations of transit shed and ware house etc.	-	-	-	-	-	-	160.32	160.32	160.32	480.96
13	Balance Exp to be recovered after the above adjustment (13=11-12)	7,224.28	7,682.77	8,197.94	8,748.46	7,963.36	1,876.25	1,094.31	3,612.07	6,449.81	11,156.19

Apportionment of Expenditure to recover the levy									
Sl. No.	Description	Furnished by the VOCPT				Modified by TAMP			
		Average Hooks	Average Expenditure to be recovered	Average Tonnage (in lakh tonnes)	Rate per tonne	Hooks-2014-15 (from October 2014 onwards) to 2015-16	Expenditure to be recovered-2013-14 to 2015-16	Tonnage (in lakh tonnes)-2014-15 (from October 2014 onwards) to 2015-16	Rate per tonne
1	Main Pool	17633	6552.10	106.89	61.30	29159	9317.81	202.46	46.03
2	Coal at Jetty II	3424	1272.29	32.42	39.24	5157	1647.77	48.83	33.74
3	Salt	374	138.97	1.19	116.78	597	190.61	1.89	100.85
	Total	21431	7963.36	140.50		34912	11156.19	253.18	

Sl No		Existing Rate	Revised proposed rate	Rate to be approved
1	All Cargoes including salt (other than Coal at coal jetty II)	17.25	61.30	46.03
2	Coal at Jetty II	10.45	39.24	33.74
3	Salt	18	63.96	55.24
4	For container stuffing and destuffing operations	@ 200% of Time Rate wages	As in Sl. No.1 above	As in Sl. No.1 above
5	C&F Operation at Transit Shed and Ware house etc. levy	10	35.54	26.69
6	For Zone 'B'	10	35.54	26.69
7	Pension fund levy	9	30.15	25.10